

Őszi nagytakarítás...

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 22. SZÁM * BUDAPEST, 1942 NOVEMBER 15



DICSŐEMLÉKŰ
VITÉZ NAGYBÁNYAI HORTHY ISTVÁN
KORMÁNYZÓHELYETTES URUNK SZOBRA A TÁRLATON
(Gách György alkotása)



Arcvonal-utánszállításra váró Ju. 52-esek

Háborús légi utánszállítás és interkontinentális légiforgalom

Egyik legutóbbi számunkban beszámoltunk a háborus ember- és anyagszállítás problémáiról és rámutattunk arra, hogy amennyiben fennáll az az állítás, hogy a háborus döntés sarkalatos problémája a szállítószolgálat kielégítő működése, mily nagy jelentősége van a német légiszállításnak és ennek utolérhetetlen géptipusának a Junkers Ju 52-esnek.

Ez a géptipus immár 10 éves, előnyös repülőtulajdonságai révén páratlan, de amint aránylagos kis repülősebességét (200 km/ó) bizonyos változtatások révén (futószerkezet bevonás, motorváltoztatás stb.) növelni akarták, a kiváló sárkány rögtön elveszitette nagyszerű repülő tulajdonságait. A Ju 52-es tipusok nagyszámú állománya a légiforgalmat lebonyolitó a „Lufthansa" keretében a német légihaderő számára mindjárt a háború elején lehetővé tette, hogy döntő pillanatokban — és ezt a szó valódi értelmében kell érteni — a vezetés a légi szállitószervezetet a legnagyobb arányú hadászati cselekmények végrehajtásához felhasználja és ezáltal egészen új harcászati eljárásokat teremtsen. Ezek az új bevetési eljárások hadjáratdöntő jelleget mutattak. (Narvik, Rotterdam, Eben—Emael, Kréta), mert német oldalon nem ragaszkodtak görcsösen ama felfogáshoz, hogy a pillanatnyi háborúnak ott kell elkezdődnie, ahol a legutóbbi befejeződött. A haditörténelem ugyanis azt tanitja, hogy egyetlen háború sem — és mindenekelőtt a mostani sem — ott kezdődik, ahol a legutóbbi abbamaradt.

A tengelyhatalmak hadvezetésének páratlan ereje az, hogy a belső vonalon működik, tehát hadászati elhatározásait aránylag könnyen végrehajthatja. A Norvégia elleni hadjárat, az azt követő holland és francia hadjárat, az erőteljes olasz védelem Keletafrikában, a villámszerű felvonulás a Balkánon, Kréta szigetének elfoglalása és mindenekelőtt a keleti hadjárat nyáron és télen Szovjetoroszország ellen csak azért vált lehetségessé, mert Német- és Olaszország nagy teljesitményű szállitóflottákkal rendelkezik és légi szállitásra minden lehetőséget kihasznál. Ennek tipikus példáját képviselik a vitorlázó vontatószállitások a Balkántól Afrikába.

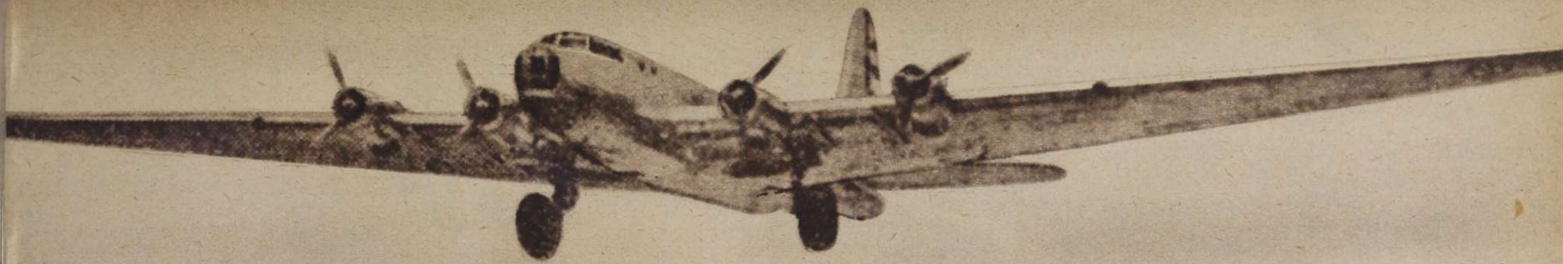
A légi szállitó egységek mint utánszállitó eszközök összeköttetésben az ejtőernyős csapatokkal és légi gyalogsággal, a fentemlitett hadműveletekben a mozgóháború kimagasló fegyverét képviselték.

Ha eddig azt hittük, hogy a harci repülőgép csupán rombolóeszköz és a légierő nincs abban a helyzetben, hogy a meghóditott területet el is foglalja, úgy ez a felfogás ma már teljesen megdőlt.

Ha a keleti arcvonalon, a rossz időjárás ellenére a támadóhadműveletek 2000 km-es arcvonalnál nagyobb területre kiterjedhettek, úgy ez nem legutolsó sorban szállitórepülőgépek tömeges bevetésével válik lehetségessé, miáltal a messze elől lévő, vagy elszigetelt, sőt hosszú időn át bekeritett csapategységek utánszállitó szolgálata kielégitő módon megoldást nyert. Mindez mutatja, hogy a német légi szállitó szolgálat lényegesen hozzájárul a hatalmas keleti arcvonal, az afrikai és északi front fenntartásához.

Anglia arcvonala szintén óriási kiterjedésű, Izlandtól Keletázsiáig terjed. Ezen az arcvonalon nem csak a saját kötelékeket kell ellátnia, hanem a szövetséges Szovjetunió és Kina számára is nagy utánszállitásokat kellene lebonyolitani. Ennek az ellátására megfelelő légi szállitószervezet igen jó és jelentős volna. Amint azonban már előző cikkünkben rámutattunk, Anglia a háború kitörésekor nem rendelkezett megfelelő számú légi szállitógéppel, sem olyan nagy befogadóképességű harci gépekkel, amelyek olyan repülő tulajdonságokkal rendelkeztek volna, hogy szállitógépekként bevethették volna őket.

Ez a jelenlegi helyzet, amelyben a szovjet szövetséges állandóan tömeges hadieszközszállitásokat sürget. Német felfogás szerint azonban Anglia jelenleg sem idővel, sem mun-



A 64 tonnás Dougles B. 19. óriásbombázó

kahelyekkel nem rendelkezik arra a célra, hogy szállítórepülőgépek fényűzését megengedhesse magának. Most minden munkaterület bombázók, vadászok és fegyverzet gyártásához szükséges. Ennek következtében az Egyesült Államoknak itt is segíteniök kell. Hogy az Egyesült Államok milyen feltételek, mely arányok mellett és mennyi idő alatt teljesíthetik ezt a feladatot, ma még nehezen tekinthető át, de már a régebbi ottani vizsgálatok arra vezettek, hogy a kevésbbé bevált és elöregedett Lockheed »Hudson« típuson kívül különböző forgalmi repülőgépek sorozatgyártására rendezkedtek be. Addig, ameddig ezek a repülőgépek megfelelő számban rendelkezésre fognak állani — német felfogás szerint — a tengelyhatalmak hadászati helyzete Európában, Kelet-Ázsiában és Afrikában annyira meg fog szilárdulni, hogy szállító repülőgépek bevetése alighanem felesleges lesz. Más és igen lényeges kérdés még, hogy az amerikai légiforgalomra szabott és aerodinamikailag sem fejlett amerikai forgalmi repülőgépek megfelelnek-e majd azoknak a kemény bevetési feltételeknek az egyes hadszintereken, amelyeken a Ju 52-es típus ép olyan nagyszerűen bevált.

Mindenesetre igen érdekes, hogy a német légszállítószolgálat nagy jelentőségét és hatalmas előnyét az angolszász hatalmakkal szemben a Ju. 52-es típus révén még a semleges szaksajtó is elismeri. Élénken tárgyalja a kérdést a nem hadviselő államok sajtója légiforgalmi szempontból is, mert a korszerű nagy forgalmi repülőgépek igen nagy kiterjedésű és rendkívül költséges repülőtérkiépítést igényelnek. Svájcban például éppen most tárgyalják egy oly új, központi repülőtérnek a kiépítését, amely 40—100 tonnás repülőgépeknek indítását és többek között a közvetlen repülést az amerikai kontinensig tenné lehetővé. Ezzel kapcsolatosan egy újabb probléma adódott. Nevezetesen az, hogy az intenkontinentális forgalomban szárazföldi, avagy vízi géptípusok kerüljenek-e alkalmazásra. A szakértők egy része a jelenlegi világ légiforgalmi gyakorlati tapasztalat alapján — minthogy a Pan American Airways 1939 óta fenntartott állandó észak atlanti forgalmat 40 tonnás Clipper-repülőgépekkel bonyolítja le — a vízi szállító repülőgépek mellett foglal állást annál is inkább, mert az amerikai hírverés erősen hirdeti az amerikai Martin-művek által kihozott 60 tonnás „Mars" repülőcsónak fölényes tulajdonságait. Szerintük, a mai óriási 400—600 holdas repülőterek és az elkerülhetetlenül szükséges betonstartpályák óriási összegeket emésztenek fel, ami a vízirepülőgép megoldása mellett az ideális Bodeni, Zürichi és Genfi-tó felhasználása esetén elesnék.

Annak ellenére, hogy a légiforgalom utóbbi 10—15 esztendejében az angolok Ausztrália és a németek Délamerika felé alkalmaztak légiforgalmi vízi repülőgépeket, mégsem tudtak megfelelő eredményeket elérni, sőt pl. az ugyanazon vonalon működő hollandi K. L. M. Amszterdam—Batávia vonalán, tisztán szárazföldi géptípusokat alkalmazott (Fokker és Douglas). A hollandi repülőgépek annak ellenére, hogy számos kikötőt érintettek (Marseille, Athén, Basra, Karachi, Kalkutta, Rangoon, Bangkok, Medan, Singapur stb.) és a Földközi-tenger és Indiai óceán tekintélyes víziterületét keresztezték, éveken át nem szenvedtek kényszerleszállást a vizen, viszont kétszeres sebességet értek el az angol vízigépekkel szemben.

A repülő légiforgalmi szakemberek tekintélyes részének véleménye szerint a szárazföldi szállítógép világviszonylati távolságok áthidalásában mind műszaki, mind gazdasági tekintetben felette áll a vízigépnek. Ha ugyanis a vízigépnek, feladatát teljesítendő, teljesen tengerállónak kellene lennie, úgy viszonylag igen erős és megfelelő segéduszókkal rendelkező csónaktörzset kell kiépíteni. Ez magával hozza, hogy az üres vagyis „nem hasznos súly" és hozzá a légellenállás tetemesen megnövekszik. Mindez a fizető súly — hasznos teher — és sebesség rovására növelhető csak. Üzemben a vízigép kétségtelenül nem oly gazdaságos, mint a szárazföldi repülőgép. Még marad egy lényeges szempont: a biztonság. A vízi repülőgép motorhiba esetén leszállhat a vízre és ott úszva fenn maradhat, míg a szárazföldi gép bizonyos idő mulva elkerülhetetlenül elsüllyed. Elméletileg ez helyes. Azonban a gyakorlat, az angol és francia transzóceáni légiforgalom tapasztalata azt bizonyította, hogy a repülőcsónak magas hullámverés esetén semmiesetre sem éri el egy rendes hajó tengerállóságát. Hogy ezt a hiányt a repülőcsónak további nagyobbításával meglehet-e szüntetni, igen kétséges.

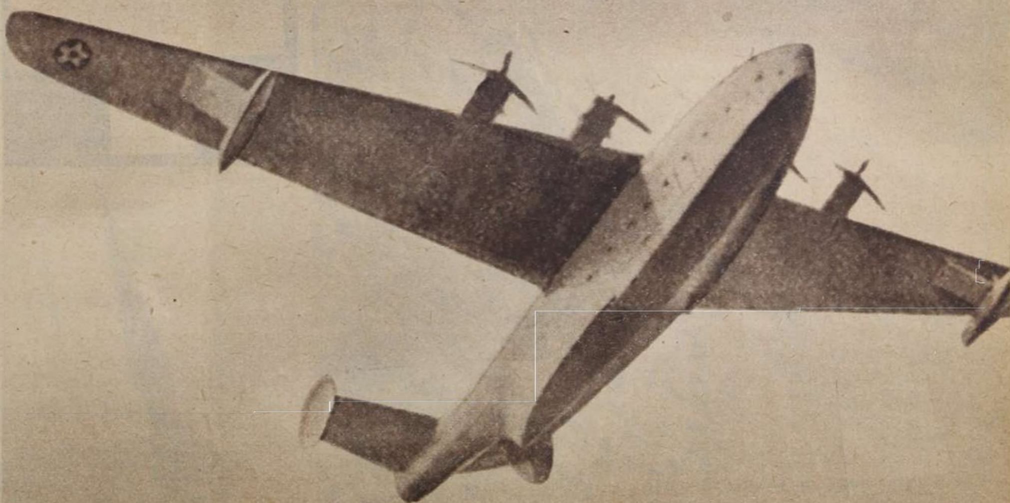
A repülőmotorok üzembiztossága viszont lényegesen nőtt és kényszerleszállások csak elenyésző százalékban állnak elő, ilyen ok következtében. Az egyéb okok pedig mint vezetési, navigációs hibák, időjárás stb. éppúgy előállhatnak vízi, mint szárazföldi gépnél.

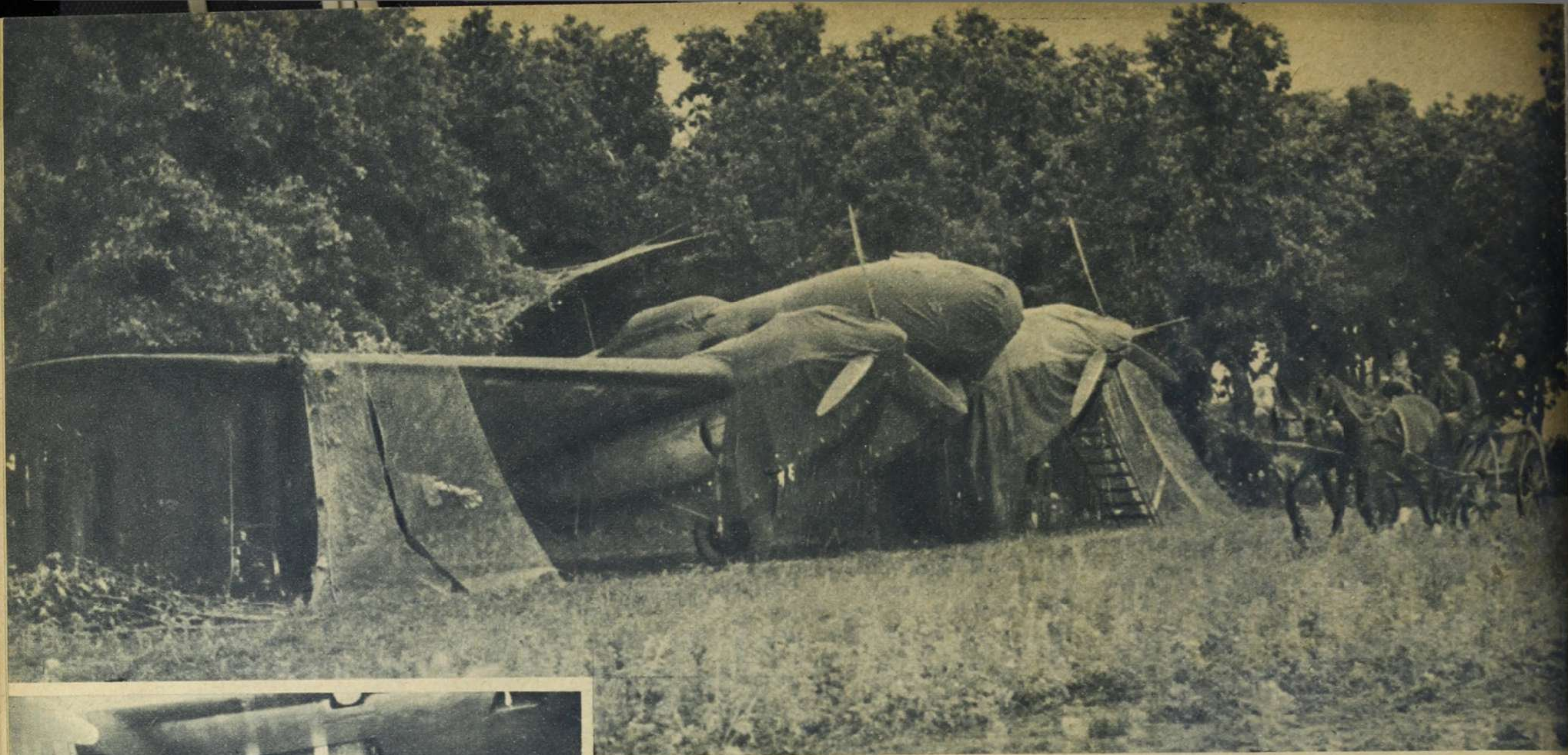
Az angolszász hatalmaknál a legnehezebb jelenlegi szárazföldi repülőgéptípus a Douglas B. 19. hosszútávú bombázó 64 tonna repülősúllyal. Róla azt állítják, hogy Amerikából Európába és onnan visszarepülhet közbeeső leszállás nélkül jelentős bomba teherbírással. Ebben látnák az angolszász szakértők a leggyorsabb, legbiztosabb és leggazdaságosabb hosszútávú, szárazföldi repülőgéptípus megközelítését, amely annak idején jelentős szerepet fog játszani az interkontinentális légiforgalom szolgálatában.

Azonban foglalkozni kell a víziszállítógépek kérdésével is. Ha ez valami megoldást hoz, úgy ez érdekelni fogja Magyarországot is, mert a Balaton, mint központi fel- és leszállóhely kedvező viszonyainál fogva, igen jól megfelelne a távforgalomban.

vitéz Szentnémedy Ferenc ezredes.

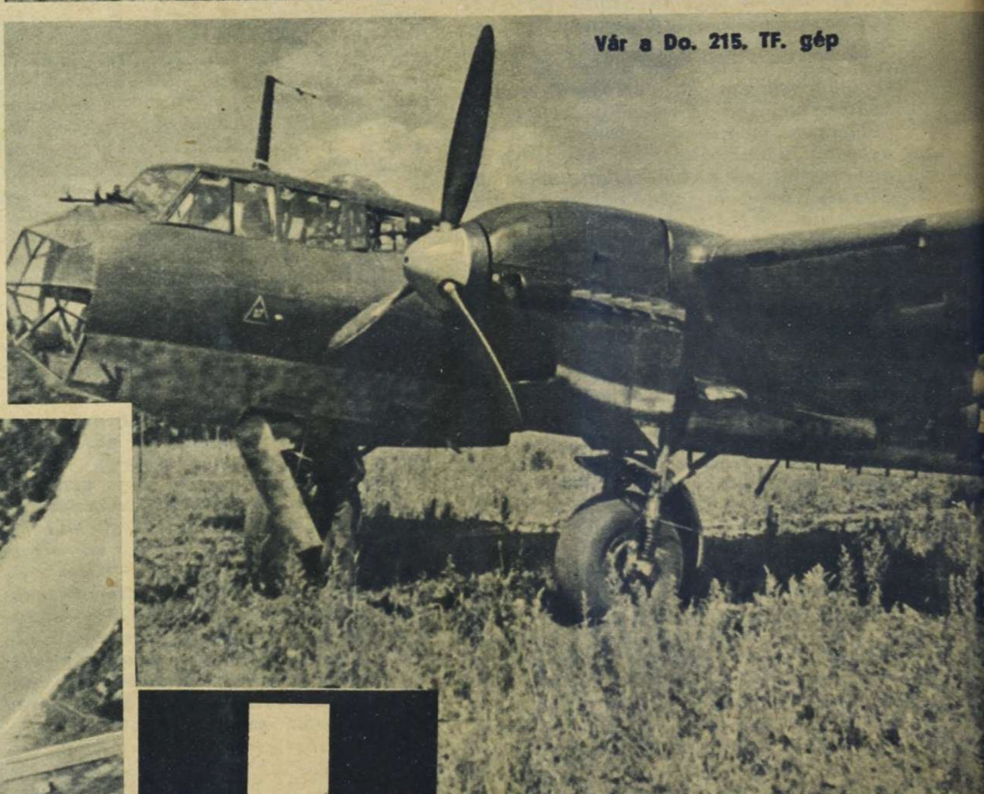
A 60 tonnás Martin „Mars"







Rakodás a gépbe

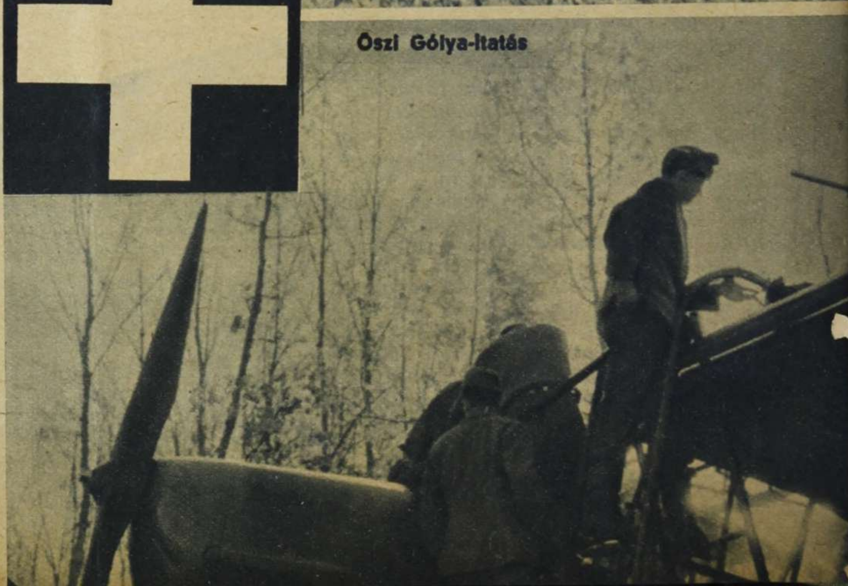


Vár a Do. 215. TF. gép



Ahogyan a felderítő látja...





Őszi Gólya-itatás

LÉGIHÁBORÚ

1942 október 14-től november 11-ig

Az időjárás kezdi egyre szűkebbre vonni azokat a határokat, amelyeken belül hadműveletek végezhetők. Egyáltalán nem jelenti ez a világháború vészes iramának csökkenését, csak annyit, hogy a harcok most olyan területeken élednek fel újra, ahol eddig nyugalom volt. A szovjet arcvonal középső és északi részén a német csapatok az elvégzett arcvonalkiigazítások után berendezkednek a téli védelemre és ugyanez kezdődik honvédhadseregünk arcvonalán is. Délre viszont Sztalingrádnál és a Kaukázusban még nagy támadások vannak folyamatban változatlanul a tengelycsapatok sikereinek jegyében.

A tengeren és a levegőben a háborús tevékenység talán még jobban fokozódott. A búvárhajók nagyszerű teljesítményei egészen megzavarták az angolszászok számításait. A világtengerek partjain mindenfelé támaszpontokat létesítenek, ahonnan majd biztosítani akarják vízről és levegőből hajókaravánjaikat és csapatszállító hajóikat. Az óriási kerülőkkel és állandó veszteséggel folyó utánpótlás az amerikai szárazföld felől se az angolokat, se a szovjetet — Kínáról nem is beszélve — sehogy sem elégíti ki. *Willkie* miután végigrepülte az európai, ázsiai és afrikai harctereket, csak azt mondhatta el, hogy mindenütt többet várnak Amerikától. Több hadianyagot akar az orosz, több amerikai repülőgépet az európai és északafrikai angol front és több amerikai katonát szeretnének látni az összes harctereken. Állítólag meglepően kevés az a hadianyag, ami eddig a Szovjetbe és Kínába eljutott és az amerikai hadosztályok száma sem haladta meg eddig a hetet Angliában és a Közép-Keleten. Arra viszont volt egy hadosztály, hogy Nyugat-Afrikának Libéria köztársaságát megszállja.

Valami kapkodás és idegesség újra észlelhető ellenségeinknél. A túlsokáig bolondított közvéleménynek eddig semmiféle komoly eredményt a harcterekről nem tudtak felmutatni. Állandóan ígéretekkel és nagy tervekkel dolgozó propagandájuk már ott tart, hogy a győztes háborúutáni helyzetét ecseteli, amikor a szövetséges angolszász és egyéb nemzetek már mint győztesek építik ki hatalmukat. Arról, hogy mi lesz a szovjet összeomlás esetén, az arab világ felébredésekor és India forradalmi mozgalmának fokozódása következtében, azt nem tudják.

A háborút is mindig másutt akarják megnyerni, ott, ahol pillanatnyilag erősebbek. Tavaly télen pl. a »győztes« sebbek. Tavaly télen pl. a »győztes« mál, azután afrikai hadseregüket Itáliában partraszállni. Most a légiháború az, aminek döntő sikerére esküsznek és újra afrikai támadásuk fogja eldönteni a világháborút, amelyik sehol másutt, mint a Földközi tenger környékén fog véget érni. Különösen az érdekes az angolszász háborús hírverésnél, hogy mennyire akarja, illetve szeretné a *légiháborúval térdrekényszeríteni a tengelyhatalmakat.* Ez a fordulat annál meglepőbb, mert amikor *a mostani angolszász légitevékenységet lényegesen meghaladó német légioffenziva tartotta egész Angliát rettegésben,* ők állították azt, hogy légitámadásokkal pedig nem lehet Angliát legyőzni. Akkor az angol hadiipar igen nagy százaléka megsemmisült, amit csak kis százalékban sikerült eddig újraépíteni, illetve pótolni. Német- és újabban Olaszország ipari városai ellen megindított légitámadások már megközelítőleg sem olyan veszteségnélküliek, mint a német éjszakai támadások voltak 1940—41. telén. Az éjjeli vadászok általános alkalmazása a védelem egyre tökéletesedő elhárító (és felismerő) berendezései nem teszik lehetővé az elkerülhetetlen veszteségek miatt sem az egyenletes erővel folyó állandó támadásokat. Az angol-amerikai légitámadások rendszeressége abból áll, hogy néhány éjjeli és őszi időben a felhőzet védelme alatt végrehajtott nappali zavarótámadás, fegyveres felderítés után, következik egy-egy nagy légitámadás. A számbeli fölény és a gép- és embertartalék sem olyan nagy, hogy a német és olasz otthonok ellen állandóan lehetne lemásolni a németek Coventry, Bristol és a Midland elleni megsemmisítő támadásait. Pillanatnyilag a német és olasz légierő a Volga és Kaukázus vidékén, meg a földközitengeri hadszíntéren a tengelycsapatok harcát támogatja a legerélyesebben és a legnagyobb sikerrel. Az Anglia elleni önálló légiháborúnak is el fog jönni az ideje és akkor ha egyforma erők küzdelme is lesz a nyugati légiháború, az emberanyag minőségének és a vezetésnek a fölénye változatlanul a tengely oldalán marad. Az angolszász légierő eldurvult hadviselési módjáért, meg



Telitalálat a lőszerraktárban



Sebesültszállító Gólya

lehetünk győződve arról, visszafizet a tengely és Japán légiereje. Azok a repülők, akiknek egy-egy templom, iskola vagy kórház telibetalálása csak olyan, mint egy vadnyugati kaland, akik kórház- és polgári vonatokat, magányos tanyákat, kötözőhelyeket géppuskáznak, nem katonák és harcosok a szó nemes és lovagias értelmében, hanem afféle nekiszabadult nyugati kalandorok.

A légierő jelenléte és szerepe már több befejezett hadjáratot érlelt meg a döntésig. Az is elképzelhető, hogy egy harctereken állandóan katonai vereséget szenvedő állam otthoni idegcentrumai, közellátási üzemei és hadiipara elleni támadások meghozzák a döntést. *Egy, a harctereken mindenütt győztes állam békés lakossága elleni támadások azonban mást hoznak; még erősebb lelki ellenállást otthon, még nagyobb küzdőakaratot kint* és mindenekfelett gyűlöletet az embertelen hadviselő állammal szemben.

A szovjet front északi részén, miután a Ladoga-tónál és az Ilmen-tótól délre a németek eredményes támadásokkal megjavították az arcvonalat és megsemmisítettek több bezárt hadosztályt, beállt az őszi eső. A szovjet is meg akart még valamit kísérelni a Rzsevnél messze előrenyúló német ék két oldala ellen. Vasúti és gépkocsiszállításban nagy erőket vonultatott fel támadásra. A támadás a sárban elakadt, a többit elintézték az összevont német repülőerők, akik idejében elkezdték még támadásaikat a felvonuló szovjet hadosztályok ellen.

A sztalingrádi támadás nagy lendülettel és a német légierő teljes támogatásával további város- és ipari negyedeket juttatott német kézre, úgyhogy jelenleg a 26 sztalingrádi kerületből már 24 biztosan a tengelycsapatok birtokában van. A házak, pincék között folyó, de csak kisebb egységekkel vívott kemény harc a vége felé közeledik. A német tüzérség és a légierő uralja a Volga tulsó partját is és a romhalmazzá vált óriás iparváros elfoglalásánál bizonyult be a légierő döntő szerepe. A sztalingrádi légtérben a légiuralom a németeké állandóan és a német bombázók ennek védelme alatt semmisítik meg a szovjet ellenállási fészkeket, kiserődöket, ütegállásokat, hogy a legkisebb emberveszteség mellett sikerüljön a Volga-könyök végleges birtokbavétele, ami idei tengelyoffenziva egyik hadászati célja volt. A katonai helyzet itt már eldőlt, a szovjetet itt érte a végső döntés szempontjából legsúlyosabb csapás. A szovjet légiereje egyre gyengül. Sok elavult gép is bevetésre került már október hónapban és a tengely légierejének fölénye oly nagy, hogy sürgősen kívánják az angolszász anyagot és pilótákat, vagy a tehermentesítő nyugati támadást.

A kaukázusi harcokban északon Nalcsik elfoglalásával alakult ki nagy siker, a Fekete tenger partján pedig a Tuapszétól keletre történt német partraszállás kerítette be teljesen ezt a fontos kikötőt. A szovjet ellenállás a tengerparton erős. Keleten, a Volga-delta és Kaspi tenger partja vidékén gyengébb.

A szovjet front többi részén nem voltak jelentős események. A téli állás berendezésével elfoglalt honvédhadsereg frontján járőr és kisebb egységek vállalkozásain kívül más nem történt. Az orosz arcvonal finn szakaszán is inkább légiharcok voltak, a Ladoga-tavon pedig német-olasz gyorsnaszád flottila vette fel a harcot az őket támadó szovjet repülőkkel. A beavatkozó német vadászrepülők 21 szovjet gépet lelőttek, a hajók pedig egy szovjet támaszpont elleni támadásukat sikeresen végrehajtották.

Az idei tél elején keleten egy lényegesen gyengébb szovjet haderő sakkbantartása jellemzi a katonai helyzetet. Tavaly ilyenkor még a szovjet katonai ereje a súlyos vereségek dacára is hatalmas anyagi és emberi tartalékok miatt lényegesen nagyobb volt. Feltűnően gyengült tavalyhoz képest a szovjet légierő és a páncélos fegyvernem. Tavaly, amikor az angolok megindították a sollumi afrikai arcvonalon nagy támadásukat, azzal párhuzamosan Zsukov tábornok is offenzivát kezdett Moszkva körzetéből. Idén úgylátszik a sárban elakadt Rzsev elleni támadás lett volna az alameini támadás párhuzamos hadművelete.

A nyugati arcvonalon megindult angolszász légitámadások most már nem egyedül a német iparvidékre terjednek ki, hanem a francia és északolasz ipari centrumok lakossága ellen is folytatódnak. Eléggé erős azonban már a német légitevékenység is Anglia ellen mint éjjel, mint nappal.

Az őszi felhős, atlanti időjárás lehetővé teszi kötelékek nappali támadását is. Igy a németek Dél-Anglia ellen több napon át támadtak és főleg a tengerparti célok ellen vadászbombázókkal. beljebb pedig alacsonytámadással semmisítettek meg ipartelepeket és repülőtéri építményeket. Londonban több légiriadó volt, a légitámadások komoly rombolásokat okoztak az angol vasúti hálózatban is.

Az angol légibombázások közül kiemelkedik a megszállt francia területen levő Le Creusot elleni támadás, ahol igen sok halott és sebsült áldozata van a munkásnegyed megsemmisítésével járó légitámadásnak. Lorient francia kikötő ellen is súlyos támadást hajtott végre a volt szövetséges. Németországban az északi tenger partja, Köln környéke és a mögötte levő városok ellen volt néhány támadás.

Több mint egy éves szünetelés után az északolasz városok ellen Svájc és francia területen átrepülve támadtak angol bombázók. Genova, Torino, Novara, Savona és Milánó voltak a támadási célok. Az áldozatok száma különösen Genovában magas és elpusztult az angol légitámadások miatt több műemlék is. A visszatérő angol bombázókat német vadászok fogadták és sokat lelőttek közülük. A tengeralattjáró harc ebben a hónapban alatta fog maradni a multhónapi rekordnak. Ennek oka a viharos tenger és a csökkent hajóforgalom.

Németország nemcsak az angol légihadviselés barbárságán, hanem az angol katonáknak a foglyokkal való népjogellenes bánásmódja miatt is ellenrendszabályokat volt kénytelen hozni a nyugati parton végrehajtott »commando« vállalkozások gengszterstílusa miatt. Remélhetőleg az erélyes német válasz észhezteríti az angol katonai vezetést.

Észak-Afrikában megkezdődött több napon át végrehajtott légielőkészítés után a nagy angol offenzíva. A támadás negyedik napján a földi harcok még mindig a német-olasz állások előterében folytak. Közel négyszáz páncélost már vesztett Alexander tábornok és kétszáz repülőt, de még kezdeti sikerről sem lehet beszélni angol részről. A nagy támadás megindulásának előjelei a közel egy héten át folyt légiharcok és támadások voltak. A számbeli fölényben lévő angolszász repülőkkel szemben a tengely vadászalakulatai igen eredményesen vették fel a harcot. Egyidejűleg a Malta elleni nagy légitámadások újra megindultak a tengely részéről, sőt Gibraltár ellen is erélyes támadásokat intézett az olasz légierő.

Állítólag milliós hadseregre, 1000-nél több tank és ugyanannyi repülőgépre támaszkodva kezdte az angol tábornok a támadást. Két megkerülő kísérlet és partraszállás is volt Marsa Matruhnál, de teljesen sikertelen maradt. A német-olasz légierő erős csapásokat intéz az angolok utánpótlására. Rommel hadvezéri lángesze és az utánpótlás mintaszerű megszervezése nem engedi az angol támadást túl a szűk alameini állásokon, ahol a két szárnyra nehezedik a legnagyobb ellenséges nyomás.

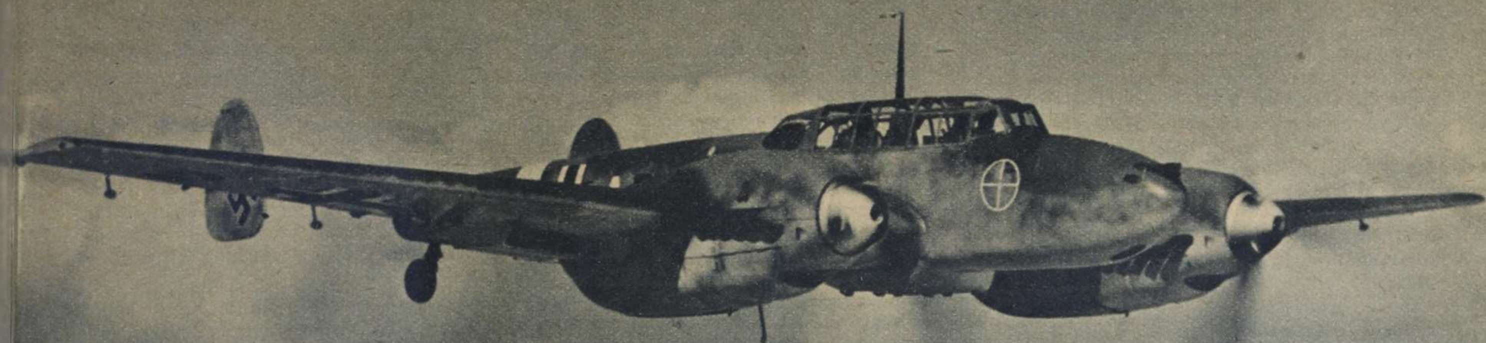
Az afrikai eseményekhez tartozik az angolszászok azon igyekezete, hogy minél erősebbek legyenek a fekete földrész nyugati partján. Libéria megszállása, számos más kikötő kiépítése és berendezése légi utánszállító vonalak létesítése hívják fel a figyelmet arra, hogy talán itt akarják a második nyugati frontot kiépíteni. Dakar, a francia, portugál és spanyol gyarmatok vannak érintve az előkészületek által Pétain Franciaországa komoly haderőt mentett át észak- és nyugatafrikába, úgy, hogy az angol-amerikai terv végrehajtása nem lesz egyszerű katonai séta. A csendes-óceáni harctéren a japánok újabb nagy *tengeri győzelmet* arattak a Santa Cruz szigetnél lefolyt ütközetben. Az USA flottája később cserélt parancsnokot, az újnak sem volt sikere a japán haditengerészet és légierővel szemben. Nagy repülőgéphordozó hajó 200 repülőgéppel és több más hajóegység süllyedt el, amivel szemben a japán repülőanyahajók csak könnyen sérültek és 35 japán repülőgép veszett el.

A salamonszigeti csata, amitől az amerikaiak annyit reméltek, alighanem egy második győzelmes visszavonulásra fog csak alkalmat adni MacArthur tábornoknak.

Az öreg Smuts délafrikai tábornok beszélt Londonban, ahová Roosevelt elnök neje is megérkezett. Az angol parlamentben a megegyezéses parancsbéke felől vitatkoztak a képviselők. A brit légügyi miniszter német légioffenzívát sejt a jövőben és a munkásokat serkenti nagyobb teljesítményre. Talán nemsokára ellenségeink közös fővezérletének kérdése is megoldódik. Idegességük és kapkodásuk azonban csak az egymásiránti bizalmatlanságnál nagyobb. Még csak most jutottak el odáig, hogy a katonai kérdések megoldását talán mégis inkább katonákra kellene bízni és nem alsóházi politikusokra és amerikai reklámfőnökökre.

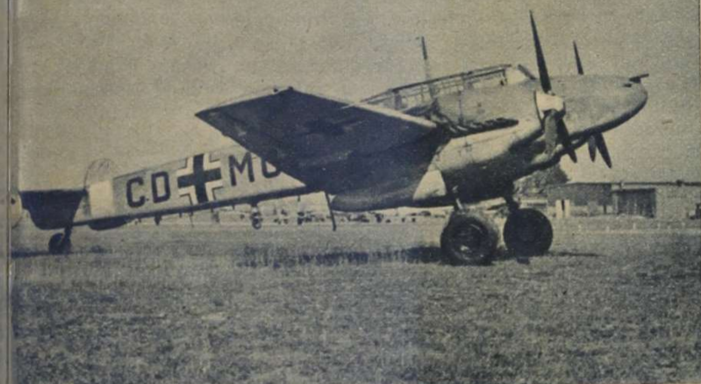
Amint várható volt, a másodiknak nevezett nyugati arcvonalat Európa helyett egyelőre másutt hozták tető alá ellenségeink. Nemcsak az időjárás mutatott nekik utat Afrika felé, hanem több kö-

Messerschmitt 110. a felhők felett





A legújabb Me. 110.



Sipoló bombákat raknak a Ju. 88-ba

rülmény, főleg az a lehetőség, hogy ott fog a vállalkozás a legkevesebb véráldozatba kerülni. Az viszont, hogy a várható hatása és értéke ennek a második arcvonalnak Európa védelme szempontjából szintén csak másodrendű, nem befolyásolta az amerikai hadvezéreket elhatározásukban.

A trianoni szerződés diktálása idején hatalmas csúcspontján levő Franciaország ma olyan szerencsétlenségbe süllyedt, amiből csak nagy és gyökeres megújulás után mutatkozik kiút. Minket ma nem vezet az a gyűlölet, ami őket 24 évvel ezelőtt eltöltötte az előző világháború győzelmes befejezésénél. Megrendítő és intő példát mutat a mai nemzedéknek a végzet a vajudó, pártokra szakadó és egyre jobban gyengülő Franciaország sorsával. Mintha a sors büntette volna őket azért, mert míg két évtizeden át Európa vezető politikai és katonai hatalma voltak, szinte minden ténykedésük Európa megbékélése elleni cselekedet volt.

Az északafrikai francia területek megszállása részben árulás miatt veszteség nélkül, részben harcok árán pár nap óta folyik. Hiuságukban sértett katonai és politikai vezetők, csatlakozva de Gaullehoz, elárulták államfőjüket, hazájukat és Európát. Üdvözlik a francia földre lépett imperialista Amerikát, aki nem a felszabadulást hozza az amúgyis békében élő francia gyarmatoknak, hanem a háborút, a pusztulást, a kizsákmányolást.

Az északafrikai új harctér ügyeibe azonban beleszólása lesz a tengelyhatalmaknak is. A Földközi-tengeren fellángolt új harcba a tengely repülői már beavatkoztak, a szállítóhajók és hadihajók elleni támadásaikkal és Tuniszban ejtőernyős és légiúton szállított csapatokkal. A francia csapatok és haditengerészet egy része is hű maradt Pétain marsallhoz. Még küzd az előnyomuló amerikai-angol csapatokkal szemben több helyőrség és a Tripolitániával közvetlen szomszédos Tunisz ellenségtől mentes. Közben a francia tengerpartot a tengely hadereje Korzikával együtt megszállta.

Ma még nem lehet átlátni, hogy ez a várt fordulat milyen hatással lesz az egész háború menetére, hiszen Észak-Afrika partjain végig csak korlátolt számú erők működhetnek a terep jellege miatt. Az egész északafrikai part mögött közvetlenül 150—30 km mélységben már a sivatag terül el Casablancától egészen Alexandriáig. A part és a tenger végig a tengely légierejének ellenőrzése alatt áll, úgy, hogy minden felvonulás veszteséges. *Rommel* hátának biztosítása a Szicilia—Tunisz közötti legrövidebb tengeri útvonal felhasználásával még erőteljesen fokozható.

Támadás Afrikából Európa déli partjai ellen, a Pireneusoktól egészen a török határig lehetséges. A tengely azonban, amint felkészült a védekezésre Északon és Nyugaton, megszervezi a védelmet Délen is. Az Atlanti-óceán partján épült védővonal megkerülése a Földközi-tenger felől Amerikából nézve talán egyszerű dolognak látszik, a valóságban majd megtanulják, hogy itt is csak a dieppei eredményeket lehet elérni. Eisenhower generálisnak azonban egyelőre még Afrikával vannak gondjai.

*

A Szovjet 25 éves fennállása alkalmából bejósolt támadás nem indult meg, de a Szovjet készülődései az Ilmen-tó vidékén a legerősebbek és készülő támadásra mutatnak. A német légierő ezért állandó figyelés és hullámszerű támadások alatt tartja az egész területet Kalinintól Toropec vonaláig. A kaukázusi harcok a két hadiút vidékén, Ordzsonikidzse—Alagir környékén a legheveseb-bek. A tengely légiereje október 10-től 31-ig 615 szovjet repülőgépet lőtt le, míg saját vesztesége ugyanezen idő alatt 53 repülőgép volt. A sztalingrádi csata kisebb erőkkel háztömbtől háztömbig tovább tart. Amint Hitler kancellár legutóbbi beszédében bejelentette, a város elfoglalásáért vívott harc célja a Volga lezárása volt, amit a csapatok teljesen el is értek. Sztalingrádból nem lett Verdun, a német főerő a Kaukázusban harcol már.

A Don folyó mentén, a magyar csapatok arcvonalán eredményes rohamcsapatvállalkozásaink voltak. A magyar bombázók pedig a Don mögötti vasúti forgalom és ellenséges mozgás ellen végeztek eredményes bombatámadásokat. Vadászrepülőink légiharcban öt ellenséges gépet lőttek le. A tengely légiereje Murmanszknál több támadást végzett a kikötő és a vasútvonal ellen, a Ladoga-tavon a Leningrád felé irányuló hajózást támadta többízben jó eredménnyel és a Fekete-tengeren, Volgán és Kaspi-tavon megsemmisített bombatalálatokkal október folyamán több, mint ötven különféle hajót.

A Szovjet Finnország városai ellen intézett három alkalommal légitámadást. Egyébként a szovjet légitevékenység tovább gyengül. Német hirek szerint a Kaukázus vidékén teljesen elavult géptipusok is megjelennek az égen, hogy a korszerű gépekkel vívott egyenlőtlen harcban egymásután semmisüljenek meg.

Az orosz tél, még nem olyan hidegekkel, mint tavaly, de beköszöntött.

*

A tengeralattjárók háborúja 735.000 tonnás októberi eredmény után már az első tizenegy novemberi nap alatt meghaladta a 400.000 bruttó tonnát. Az Indiai-óceánon, Földközi-tengeren, északon, mindenütt többesével működnek a búvárhajó-fegyvernem egységei. Ha mégjobban megindul az amerikai szállítás Afrika felé, akkor es a hónap az augusztusi eredményt is túl fogja szárnyalni.

*

Október 23-a óta tart az északafrikai nagy küzdelem Rommel és Alexander tábornagyok csapatai között. A nagy anyagi fölényben és kezdetben igen erős légifölényben lévő angol erők nyolcnapos harc után átküzdötték magukat az első német-olasz védőállásövezeten. Többszáz harckocsi feláldozása árán és a légierő állandó bevetésével sikerült olyan eredményt elérnie az angoloknak Fuka felé, aminek kiaknázását a német-olasz hadvezetés meglepő és nagyvonalú visszavonulással akadályozott meg. Azóta kisebb utóvédharcok során a líbiai határ mentén mentek védőállásba a hősiesen küzdő tengelycsapatok.

Az esős időjárás is kedvezett a visszavonuló tengelycsapatoknak, akik szívósan védekeztek tervszerű visszavonulásuk során. Az elkeseredett harcokban több vitézül küzdő német és olasz tábornok csapatai élén esett el. Az afrikai tengelycsapatok többizben vágták át magukat az ellenség gyűrűjén és a bekerítőkből foglyokat ágyút és gépkocsikat zsákmányolva, csatlakoztak a főerőhöz.

Az óvatosan előnyomuló angol csapatokat a megerősödő tengely-légierő most már állandóan támadja és utánpótlásukat zavarja. A páncélosok és a gyalogság tehermentesítésére zuhanó- és alacsonytámadásokat végez.

Amilyen arányban érvényesült Alexandria közelében a brit-amerikai légierő fölénye az offenzíva kezdetén, anynyira lassítja most a tengely légiereje az angol támadást, amint az olasz-egyiptomi határ közelébe ért. Megállapítható, hogy az eddigi angol offenzívákhoz hasonlítva, lényegesen nagyobb erőkkel indult meg az angol támadás és a Nilus völgyében igen nagy tartalékok voltak készenlétben a siker kiaknázására. Az angolszász hatalmak légiereje német-olasz megállapítás szerint fölényesen erős volt, de sikerét nem annyira a harcokban, hanem inkább Rommel hosszú sivatagi utánpótló vonalának állandó támadásával érte el. Most a helyzet lassan megváltozik, az előrenyomuló Montgomery kedvezőtlenebb körülmények között fog Rommel és Bastico új állásainak ütközni. Most hosszú, el nem rejthető utánszállító vonalain a német-olasz bombázók állandó zavarótámadásai miatt sok vesztesége lesz. Az északafrikai francia gyarmatok megszállásának következményeiről ma még korai beszélni, úgyszintén az egyiptomi angol sikerek hadászati eredményeiről.

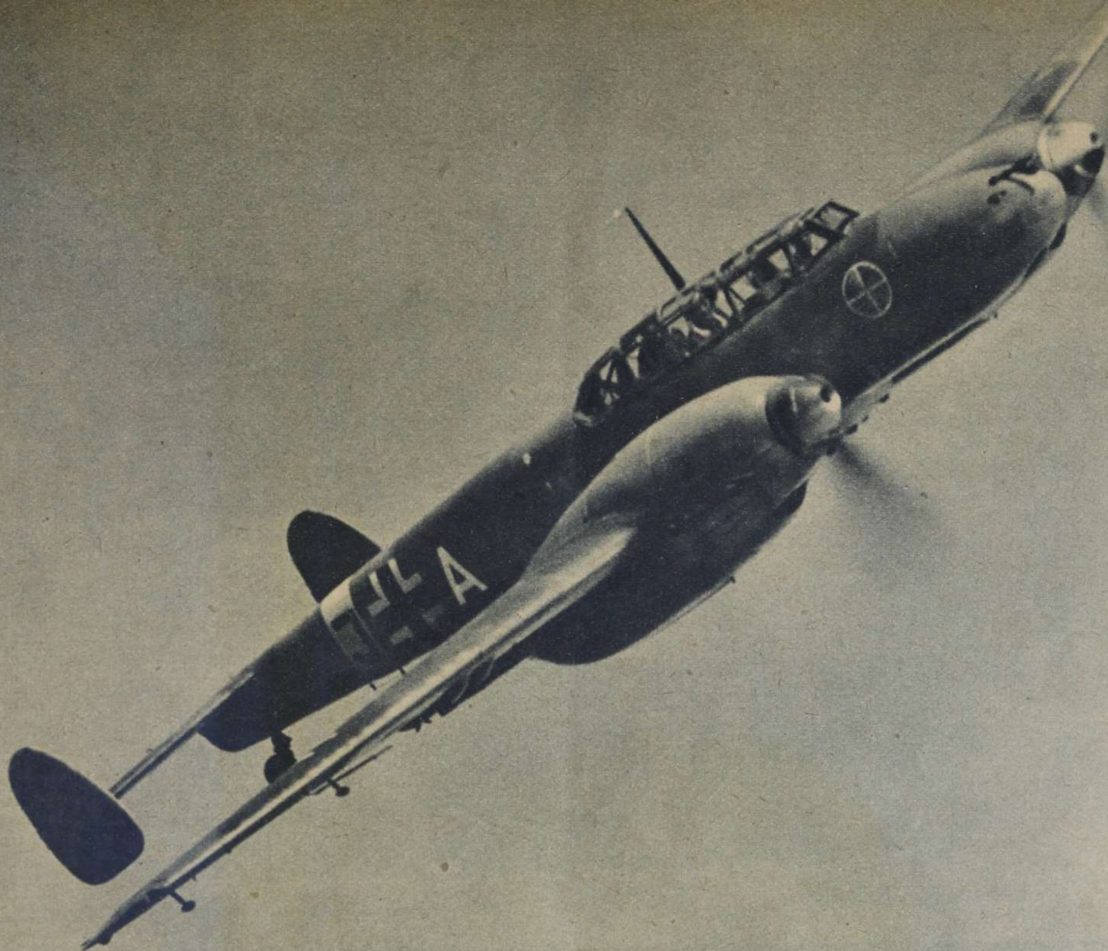
*

Japán és az angolszász államok háborúja az elmult két hét alatt főleg légitámadásokból állt. Az újguineai harcok gyengültek, a Salamon-szigeteken pedig a partraszállt amerikai csapatok egyre súlyosabb helyzetben vannak. Japán légitámadások irányultak az Új-Hebridák és a Fidzsi-szigetek ellen, ahol amerikai támaszpontok vannak. India határán lévő angol repülőterek ellen is nagy légitámadást intéztek a japán légierők.

Amerika Japánnal szemben sehol sem tud eredményt felmutatni, az USA-közvélemény szenzációéhes része azonban eredményeket akar látni sokezermilliárdos hadi kiadásaiért. Libéria után talán az afrikai partraszállás is ilyen olcsó katonai babér, ami azonban, míg Amerikába jut, elhomályosítja a tengely 1939—42 között elért minden igazi sikerét.

Hitler november 9-i győzelembe vetett hittől sugárzó beszédében mondotta, hogy az ellenséges propagandahazugságokra katonai tényekkel felel a tengely. Súlyos ütésekkel, amik végül is a földreterítik az ellenségeinket.

Bt.



Ráfordul az ellenségre a Me. 110.

Bomba hull Sztalingrádra



A sportrepülők koszorúja



Jelentkezés a Főméltóságú Asszonyok előtt

HALOTTAK NAPJÁN KENDERESEN

Az őszi napsugár fényesen süt, de az országúti fák aranysárga levelei az elmúlásra emlékeztetnek. Feketébe öltözött emberek jönnek az úton, a kis falu temetője mellett száguld el a gépkocsi. A motorzúgást túlszárnyalja a harangszó. Fenn a kéklő magasban varjak szállnak. Nézem a kilométerköveket, mind több marad mögöttünk. A szél egyre jobban erősödik. Közeledünk Kenderes felé. A széles betonút mellett már látni a temetőt. A fekete vaskerítés mellett őszi színekben pompázó vadgesztenyefák állnak.

Az apró falusi házak között ünnepélyes csend honol. Az emberek átérzik az első halottak napjának jelentőségét. A munka mindenütt szünetel és Kenderes lakói kezükben virággal a temető felé zarándokolnak. A rácsos kapu tárva fogadja az érkezőket. A temető fáiról aranyló levelek hullanak és aranyszőnyeggel borítják el a temető útjait. Ott állunk a bejáratnál és várunk. A hosszú út végén megjelenik két gyászruhás hölgy. Lassan közelednek felénk. Már felismerjük a két Főméltóságú Asszonyt. Az őszi napsütés szinte körülfonja alakjukat és az aranyszőnyeg levelei zizegnek lépteik nyomán. Egy csendőrtiszt jelenti a Főméltóságú Asszonyoknak: Budapestről sportrepülők érkeztek, hogy megkoszorúzzák a kormányzóhelyettes úr sírját.

A gyönyörű szemekben könnyek csillognak, mikor a két sportrepülő feszes vigyázzban tiszteleg. A koszorú széles selyemszalagját meglobogtatja a szél, rajta a felirat: »Örök kegyelettel a BSE repülők«.

— Nagyon kedves, igazán jólesik, köszönöm, hogy eljöttek — mondja a Főméltóságú Asszony és mindketten kezetfognak a repülőkkel. Még sokáig nézünk a távozók után, amikor a gépkocsi tovaszáguld. A motorzúgás elhalkult, csak a szél zúg tovább.

Megindulunk az úton. Fekete rácsos kapu. Csattan a zár. Fehér lépcsőkön kis kápolnaszerű épületbe lépünk. Mintha megszűnt volna a külvilág, a szél zúgását sem hallom. Mélységes csend. Hófehér márványtáblák, arany betűkkel. Mögöttük a család elhúnyt tagjai álmodják örök álmukat. Egy félköralakú kőpadon mécsesek lobognak. A halványvörös fény egy egyszerű fakeresztre világít. Fekete táblán a név: Vitéz Nagybányai Horthy István.

A koszorút letesszük a fehér őszirózsák közé.

Imádkozunk és érezzük, hogy minden magyar itt áll mellettünk a kenderesi sírnál. A hálás kegyelet meggyujtja a sokmillió magyar szívben az emlékezés tüzét. Fakereszt mögött fekszik a Hadúr fia, kinek hősi tetteiről századok multán is mesél a magyar anya, ha kicsi fiának példaképet állít.

Teste itt pihen a sötét sírboltban, de lelke fenn száll a magasban, a Hadak útján.

Kopasz Nárcisz

UZELAC
horvát repülőtábornok nyilatkozik a Magyar Szárnyaknak

A magyar katonai és polgári repülés vezetőinek igaz szeretete vette körül néhánynapos magyarországi tartózkodása alatt *Uzelac* Milán horvát repülőtábornokot, aki a horvát repülőtiszti küldöttség élén jött Budapestre. *Uzelac* tábornok a világháború alatt az osztrák-magyar monarchia repülőcsapatának parancsnoki tisztségét töltötte be, e minőségében igen sok magyar beosztottja volt, igen élénk kapcsolata volt annakidején a magyar repüléssel. Budapesten és szerte az országban mindenütt rengeteg ismerőse van. Magyarországi látogatásának sorrendje szinte percre ki volt szabva, mégis szívesen és nagy barátsággal állott a *Magyar Szárnyak* rendelkezésére, hogy magyarországi benyomásairól, a horvát-magyar repülőkapcsolatokról elbeszélgessen a magyar repülés lapjával.

A Gellért-szállóban találkoztunk *Uzelac* repülőtábornokkal. Magas kora ellenére katonás és kemény tartása van, szívesen és a régi ismerős közvetlenségével beszél magyarországi benyomásairól.

— Milyen nyelven beszéljünk? — kérdezi *magyarul*. — A magyart kissé elfelejtettem, a beszéd nehéz számomra, de mindent megértek.

A beszélgetés német és magyar nyelven folyt, mikor milyen volt a téma.

— Huszonegynéhány éve nem jártam szülőhazámba, — mondja *Uzelac* repülőtábornok — hiszen tudhatja, itt születtem; a változás azóta rengeteg. Jól esik látnom lépten-nyomon, hogy *mennyire megizmosodott és modernizálódott, nemzeti kultúrájában megerősödött ez a gyönyörű ország.* Amerre jártam mostani magyarország tartózkodásom alatt, *mindenütt láttam a magyar nemzet kiapadhatatlan őserejét.*

Uzelac tábornok Debrecenben is látogatást tett, ahol a tiszteletére rendezett díszebéden az őt köszöntő beszédekre magyarnyelvű válaszbeszédet mondott.

— Nem volt túlságosan nehéz, mert készültem rá...

Uzelac tábornok elragadtatással beszélt Debrecenről:

— Gyönyörű lett ez a város! Úgy éreztem magam, mintha otthon lennék. Debrecent különben is nagyon szeretem, igen sok emlékem fűződik hozzá. *Annakidején, még a régi jó időkben*



Uzelac tábornok a horvát repülőtiszti küldöttséggel



Uzelac tábornok vitéz Szombathelyi vezérezredes, Rákosi Béla altábornagy, vitéz Magyarosy altábornagy és számos horvát és magyar katonai előkelőség társaságában



A díszebéden

Petróczy ezredessel együtt jelöltük ki a mai debreceni katonai repülőtér helyét. Nagyon szerettem volna *Petróczyval találkozin,* rendkívül sajnálom, hogy nem tudtam összejönni vele.

Nagy örömmel mondotta *Uzelac* tábornok, hogy Debrecenben is egész sereg volt beosztott tisztjére akadt.

— Persze ennyi év után az arcukra nem emlékezhetem, de ahogy beszélgetni kezdtünk, mingyárt eszembe jutottak, mingyárt emlékeztem rá, hogy mikor és hol voltunk együtt. Igazán kellemes volt feleleveníteni *a régi, világháborús repülőemlékeket.*

Uzelac tábornok a beszélgetés délelőttjén Révkomáromban, szülőhelyén tett látogatást. Megkérdeztük tőle, hogy találkozott-e ismerőssel?

— Sajnos, ismerőst már nem találtam, mert kortársaim vagy elköltöztek, vagy meghaltak. Legutóljára 1913-ban voltam szülővárosomban. Mostani látogatásom alkalmával megkerestem a házat is, melyben születtem. Most katonai kórház van benne. Bementem és végigjártam az egész területet. Kimondhatatlanul boldog érzés volt számomra, hogy végigjárhattam a jól ismert házat.

Uzelac tábornok és kísérete hosszabb látogatást tettek a Hármashatárhegyen. Megkérdeztük a tábornok urat, mi a véleménye a hegyen látottakról?

— *Nagyszerű, amit ott láttam. A gép, az anyag, a kiképzés mind elsőrendű.* A vitorlázó repülés igazi hazája Németország, de az az érzésem, hogy *százalékszerűen itt nagyobb a vitorlázórepülés.*

Megkérdeztük *Uzelac* tábornokot, hogy repül-e mostanában?

— Sajnos, nagyon keveset, *de minden porcikám változatlanul a repülésé.*

Felemlítettük, hogy milyen nagyszerű eredményeket értek el a horvát repülők a szovjet fronton.

— Igen, hősök ők, az új Európa hősei, de ugyanezt fokozottabb mértékben elmondhatom a magyarokról, akik *nagyszerű teljesítményeket tudnak felmutatni.*

A horvát és magyar repülőkapcsolatokról a következőket mondja *Uzelac* tábornok:

— Az igazi és belsőséges repülőkapcsolatok csak a békében fejlődhetnek majd ki, a háború után épül majd meg a végleges és elszakíthatatlan repülőkapcsolat. A repülés lesz az első a nemzetek együttműködése nagy munkájában.

A beszélgetés itt véget ért, *Uzelac* tábornok lekötelező kedvességgel így búcsúzott tőlünk magyar nyelven:

— *A mielőbbi viszontlátásra Zágrábban.*

(R—ó.)






HÁROMMOTOROS POSTAGALAMB

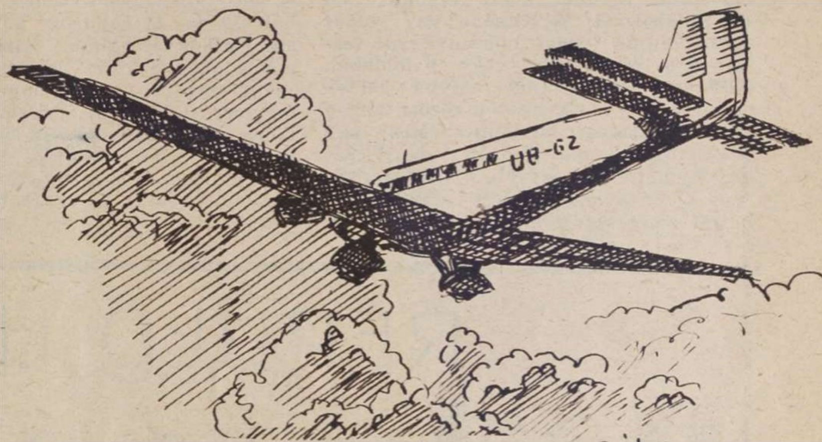
A charkowi tábori postajárat naplójából

Péntek reggel 7 óra. A budaörsi repülőtéren vagyunk a nagy hangár előtt egy JU 52 postaszállító gépnél. A motorokat megindítják, kezdik melegíteni, bejáratni a nagy útra. Ma 8 órakor indulunk Charkowba. A melegítés 20 perc alatt kész. A motorok jók, leállnak, kezdődik a gép megrakása. 2000 liter benzin, 160 kg olaj kell, mely üzemanyag a gép szárnyába lesz betöltve. 7.30 órakor már a postát, ujságokat rakjuk, ebből 1200 kg lesz a gép kabinjába behelyezve. 7.50 órakor készen vagyunk. Írásbeli parancsot megkapva, a személyzet is helyet foglal: 1 pilóta, 1 rádiós, 1 megfigyelő és 1 szerelő. 8 órakor indulunk el Kolomea irányában. Az időjárás felhős. Lassan emelkedünk. Az 1000 métert már hamar elérjük és maradunk ilyen magasan, hogy látással repüljünk, mert 1100 m-en már felhőalap van. 8.30 órakor már Gy. várost elhagytuk. Mellettünk a Mátra látszik, de máris jön a Bükk, egyik kis város a másik után marad el alattunk. Az idő romlik, párásodik, a látás rossz. 9.05 órakor elérjük Nyíregyházát. Egy kis ellenszelünk van, mert 9-kor már itt kellett volna lennünk. A felhő előttünk kezd sötétedni és nagy esőcseppek kopognak az ablakon. A földet már csak függőlegesen, homályosan látjuk. Felhőben vagyunk, fehér gőzben repülünk, semmit sem látunk, csak a műszereink után igazodunk. Ezek között a legfontosabb az időóra, magasságmérő, hőmérő és mesterséges horizontmérő. Kezdünk emelkedni, mert a Kárpátok felett kell elmenni, ahol a legmagasabb csúcs, ami az útvonalba esik, a Pietrosz (2022 m), amit számítás szerint 60 perc múlva érünk el. Vakrepüléssel múlik az idő. 9.45 óra. Most kezd világosodni a köd, amiben repülünk, 2400 méteren vagyunk, 0 fok van. A rádiós most kapott egy helyzetjelentést, hogy nagyközség körül járunk. Még mindig emelkedünk, másodpercenként egy métert, hogy a páratelt hideg felhőből kijussunk, mert jegesedés veszélye forog fenn! Teljes gázt adunk, hogy a felhőből kijussunk. Másodpercenként 5 méterrel emelkedünk. Sikerült 9.50 órakor 2800 méteren napsütésben, felhők és hegyek felett repülnünk.

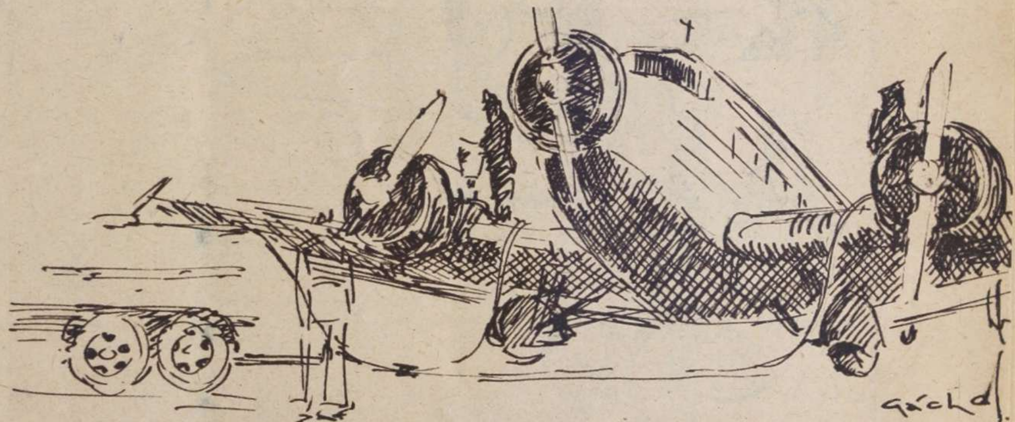
A nap sugarai sütnek a tiszta és ritka levegőn keresztül. A gép minden rezdülés nélkül száll mindenek felett. Tájékozódásunk már csak a rádiótól függ. Már Kolomeával, az első állomásunkkal morzézunk, adja az időjelentést, vízszintes látás 4 km, függőleges látás 400 m, esik az eső, a hegyek, amelyek körülötte 800 méter magasak, felhőbe takaródznak tehát. Szomorú idő van odalent. De idefent sem olyan pompás már. A felhő teteje emelkedett és már megint ködben, felhőben repülünk. A szárnyon lévő benzinórán zúzmara van. A motorok gyönyörűen forognak, percenként 1750 fordulatot. 10 óra. Most vagyunk számítás szerint a Pietrosz körül, ha a szél nem nagyon térített el az útvonalunktól. Látok!!! Szakadozott felhőzet alattunk. Sárga, vörös-zöld színekben játszó erdővel borított hegytetők. Tehát már túl vagyunk a nagy hegyeken, mert 1500 m az erdőhatár. Előttünk egy felhő, melynek alapja 2500 méter, beadjuk a gázt és alásiklunk, hogy látással tudjunk repülni, mert az alattunk lévő felhőtakaró lyukas. Már látunk!!! Most hagytuk el a magyar határt 10.10 órakor. Már látom a Pruth völgyét, 3 méterrel süllyedünk. 2000 méteren vagyunk, a hegyek alattunk lecsökkentek 1000—1200 m-re.

Mögöttünk a felhő, amiből kirepültünk, sötétszürke. Előttem lent a táj laposodik. A rádiós jelenti, hogy az idő Kolomeában javult, 800 méter felhőalap, látás 6 km. Kitűnő! Búcsúzunk a rádióállomástól azzal, hogy 5 perc mulva leszállunk. Látszik Kolomea a kígyózó folyó mellett. 2 óra 5 perc alatt átrepültünk Kolomeába, a 800 liter benzint, amit elfogyasztottunk eddig, itt fel töltjük.

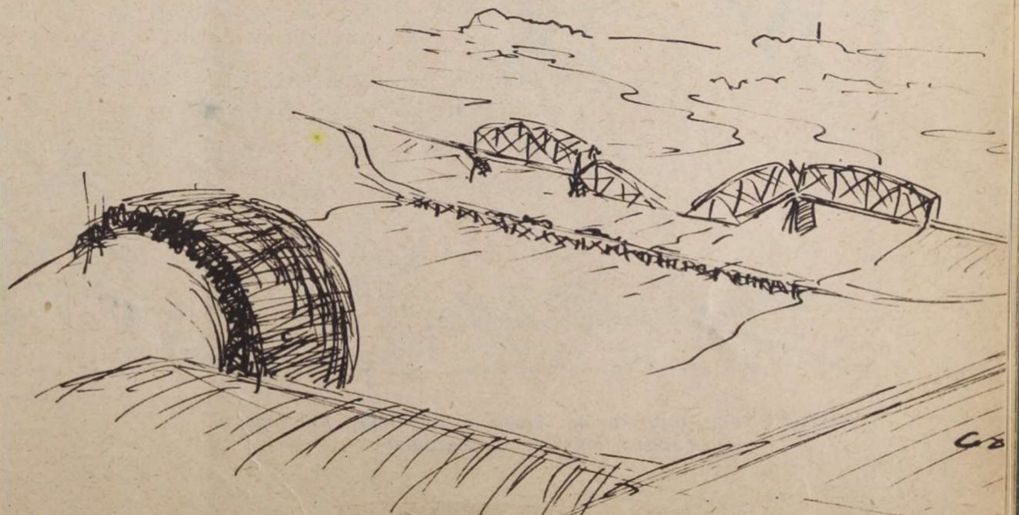
20 perc alatt elmeséljük, mi ujság otthon, átadjuk a postát, kapunk kijevi időjárást. 10.45-kor indulunk Kijevbe. Amint ezt írom, 300 méteren vagyunk a Dnyeszter leapadt vize fölött, ami a földet 80—100 méter mélyen lemosta. Látás 10 km, felhők 500 m-en, borult idő. Kis, egyforma falvak maradnak le egymás-



Utban a Kárpátok felé



Üzemanyagfelvétel Kolomeában

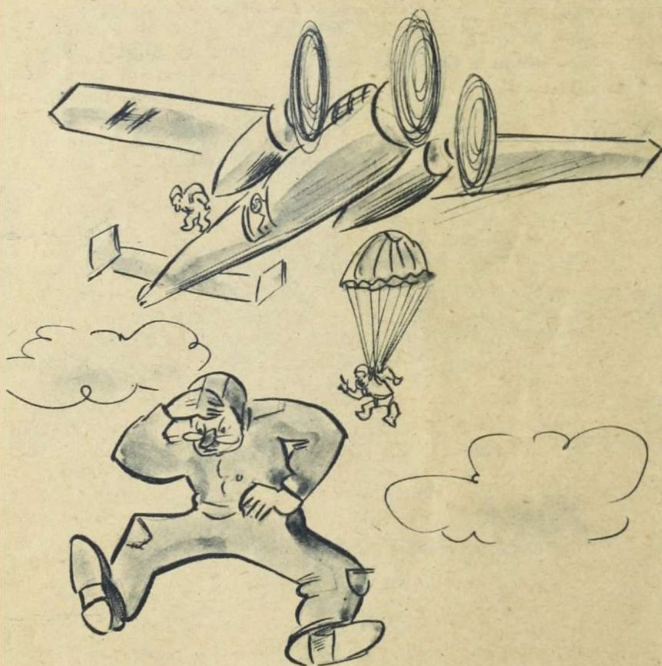

A felrobbantott híd

Leszálltunk...

után, jellegzetes bádogfedelű házaikkal és csupatorony templomaikkal. 11.10 óra. Most repültünk át a régi lengyel-orosz határon, amely egy kis folyó. Innen felülről jól látszik a különbség a két ország között, mert a földek, a táblák óriási méretűek lettek. 1—2—3 percig repülünk egy-egy búzatábla felett, melyek már zöldelnek az őszi vetéstől. Innen egyhangú lesz a vidék megint, csak kis falvak jönnek. Nagyobb város Proszkurov, amit balra hagyunk el, majd olajat, benzint töltünk, egy pár falatot eszünk s sietünk tovább. 13.25 órakor indulunk, az idő romlott, ködös, párás szürke lett. Kijevtől a vasútvonal felett repülünk Charkowba. Beresánnál egy mocsaras terület mellett százával látunk összelőtt teherautókat, tankokat. Régi nyomok. Esik az eső Jagotinnál, a táj egyhangú. A sínek felett repülünk 250 km sebességgel; helyenként egy vonat felrobbantott, kiégett maradványai fekszenek a töltés jobb- vagy baloldalán. Most egy tehervonatot előzünk kölcsönös integetés a gépvezetők között, míg ő 11 km-rel pöfög, mi tízzel. Most egy orosz vasútállomás jön. Egy nagy épület, körülötte szegény kis viskók kertekben. A vasútvonal mellett mindkét oldalról nagy szántóföldek terülnek el. A föld színe fekete, az országutak ugyanilyen színűek, mert nincsenek építve. 14.30 óra. Már Lubny felett vagyunk, az idő változatlan, repülési magasságunk 20—50 méter között változik, előrelátás 3—4 km. Ez elég ahhoz, hogy 250 km-rel biztosan haladjunk célunk felé. Ilyen alacsonyan a földön lévő személyekkel és tárgyakkal szórakozunk. Itt szántanak, 12 pár ló egymást követve dolgozik. Mikor elzúgunk felettük, egyik-másik oldalra kitör. Az emberek sapkájukat lengetik. Óriási napraforgótáblák fogynak el alattunk. Szüretelnek benne. Főleg nők dolgoznak. A gyávák futni kezdenek az irányunkból, de hiába, egy kis rátartás és már is szárnyunk alatt guggolnak. Most az egyik földre vetette magát, de máris új cél van, egy elrobbantott híd. Jól megnézzük. Egy orosz repülőtér repülőgéproncsokkal a szélén. Balra Mirgorod városa, kicsi mezőváros, egy pár gyárral és középülettel. Az idő rossz, látás 1—2 km, 50 m plafon, tartjuk az irányt, 100-as kurzust, mert a vonat nagyon kanyarog. 15.30 óra. Charkow felett vagyunk, jól látszik a vörös-téri 12—14 emeletes házkolosszusok konturja. Már le is szálltunk! Nagy az öröm, mindenki érdeklődik az otthoniakról, mintha azok lennének veszélyben. A postaautó már fel is vette a zsákokat és viszi szétosztani. A körülöttünk állók csak olvasnak, arcukról öröm sugárzik. Megjött a posta Charkowba és még csak ¼4 van.

Irta és rajzolta Gách György

REPÜLŐ HUMOR





Szórakozott tanár (ejtőernyős): Ejnye a kutyafáját, hát nem a gépben hagytam az ernyőmet





SOHA JOBBKOR!
— Éljen, éljen! Tud tarokkozni?

Őrjárat a levegőben

Gino del Bufalo cikke a L'Ala d'Italia 1942. évi 14 számában

Az 1941. őszén megindult nagy angol támadás idején jelentek meg Cirenaica véráztatta földje felett az első »Glenn Martin«-ok és ettől kezdve állandó látogatók lettek a nap legváratlanabb óráiban is. Ez az amerikai típus azonnal igen gyorsnak és ami szintén nagy súllyal esik latba, erősen felfegyverzettnek bizonyult. Különösen érdekes volt azonban rajta az az újítás, amire csak később jöttünk rá, hogy hátrafelé tüzelő, mereven beépített, géppuskái vannak. Ezek ugyanis a vezérsíkok és a kormányszervek mögötti légteret szórták tele »darazsaik«-kal, amely eddig majdnem minden repülőgépnél »holttér« maradt és amelyet ennélfogva a vadászok előszeretettel használtak fel támadási irányul.

Rendszerint a tenger felől jöttek hatos, kilences kötelékben. Ráfordultak a szárazföldre, a bombatárak ajtóit kinyitották és a következő pillanatban már méhrajzáshoz hasonlóan potyogtak ki a bombák a gépek hasából. Szokás szerint nem magát a repülőteret vették célba, hanem haragjukat a repülőtér szélén lévő néhány nyomorúságos, félig rombadőlt viskóra árasztották. Igy a bombák mindig elkerülték a szétszórtan elhelyezett repülőgépeket.

Egyenesen bosszantó volt azonban kihívó magatartásuk. Amire ugyanis a készültségben levő gépek levegőbe emelkedtek, akkorra már régen elfüstöltek és így ez a rendszabály — szigorúan véve — benzinpocsékolásnak bizonyult. Végre is arra az elhatározásra jutottunk, hogy egyik gépünk állandóan cirkáló úton lesz és így kísérneljük meg egyszer cső elé kapni őket.

S jöttek ismét. Mélységes nyugalom ömlött végig a sárga homoktenger felett, még a levegő sem rezdült meg és ebbe a csodálatos reggelbe üvöltött bele egyszerre a légiriadó jelzése. A következő pillanatban azután már el is kezdődött a régi »sláger«: a »nyolcvannyolcasok« ugatása, a géppuskák követelőző pattogása és a gránátok hangos pukkanása hatalmas hangorkánná olvadt össze. Az égen hat »Glenn Martin« képe rajzolódott ki. Magától értetődőleg a tenger felől érkeztek és a ködbevesző háttér szinte átlátszónak tüntette fel törzsüket. Körülbelül 3000 méter magasan lehettek. Már be is fordultak a bombatámadáshoz. Természetesen mindannyian az égre szegeztük tekintetünket és még azok se vették le róluk szemeiket, akik öles léptekkel inaltak a »fifaus« felé...

Az őrjáraton levő gépünk ötezer méteren cirkált. Égető kíváncsiság gyötör bennünket: vajjon meglátta-e őket? A várakozás percei nagyon kínosan múlnak, az idő szinte ólomlábakon jár. Ezalatt a hat bombázó felvette az irányt a bombák vetéséhez. A rádiógépkocsi beosztottjai lázasan tevékenykednek, hogy az őrjáraton levő gépünk figyelmét felhívják. Egyik szemükkel a bombázókon csüngnek, vizslatekintettel követik mozdulataikat és már ordítanak is a készülékbe: »Pronto!... pronto... hat ellenséges bombázó van a repülőtér felett... haladási irányuk... fok.«

Mialatt a nyakunk majd kitörik a szüntelen felfelénézés következtében, az újonnan jöttek még egyre kérdezik: »Hol vannak? Hol vannak?...« Természetesen az történik, ami ilyenkor történni szokott: Megfordulsz, hogy a kérdezőnek megmutasd a helyes irányt s ezalatt magad is elveszted a gépeket szemed elől. Mire újra feltűnnek előtted, a kötelék már felbomlott és egyedei teljes gázzal igyekszenek a tenger felé. Néhányan ujjongva kiáltanak fel: A »Macchi« biztosan észrevette őket s valószínűleg le is csapott már rájuk! Még jobban nyujtogatjuk nyakunkat, hogy a bombázókhoz képest parányi vadászunkat megláthassuk. Miközben szemeink majd kimerednek, az egyikünk, aki távcsővel figyelte az eget, fülünkbe ordítja: »... Most eregetik le a szeretetcsomagjaikat... az ördögbe is, mennyit hoztak magukkal!« A vaktában ledobált bombák jóval a repülőtér szegélyén túl csapódnak be, hirtelen füst- és tűzhegyek gomolyognak az ég felé. A hang még késik: a fény jóval gyorsabban terjed. Olyan az egész, mintha némafilm peregne le előttünk. De már megérkezik a hang is. A bombavetés idejére a légvédelmi ágyúk is elhallgatnak, hogy kezelőik a repeszdarabok elől fedezzék magukat, csupán az egyik gépágyú lövi ki még a tárjában maradt töltényeket. Igy néhány percre viszonylagos csend támadt és ebben igen jól meg tudjuk különböztetni a robbanások távoli, komor, mennydörgésszerű robaját.

Amint az utolsó robbanás hangja is átremegett rajtunk, egyszerre mindenki megkönnyebbülten sóhajtott fel s rögtön megindul a már hagyományossá vált vita. Van, aki kétségbevonja, hogy az őrjáraton levő vadász meglátta és megtámadta az angolokat és van már olyan is, aki egyenesen légiharcokra, sőt lelőtt gépekre esküszik...

Ezalatt a rádió felvette az érintkezést a pilótával, aki habozás nélkül rávetette magát az ellenségre. Figyelmeztette, hogy még mennyi ideig maradhat a levegőben és közölte vele azokat a kényszerleszállóhelyeket, amelyeket nyugodtan igénybevehet, ha az üldözés közben messzire eltávolodna a repülőtértől.

A nagy izgalom elmult. Nincs több látnivaló. Az utolsó angol is eltűnt a láthatárról. A parancsnoki irodában azonban most kezdődik a lázas tevékenység. Az írógép szünetnélküli kopogásba kezd, a távbeszélő készülékek pedig állandóan csengenek. A szokott távbeszédek az ellenséges támadások után. Mindenki érdeklődik... hányan haltak meg... mekkora az anyagi kár... a vadászok felszálltak-e... az őrjáraton levő gép észrevette-e az angolokat...

Még javában özönlik a távbeszédek áradata, amikor az őrjáraton levő gép visszatér. Még nem látjuk, de az egyik gyakorlott fülü szerelő már jelzi: »Ez a mi gépünk!« Tényleg ő. Kiereszti futóművét és leszáll. A pilóta a 72. század egyik főhadnagya, miközben kibujik az ejtőernyőből, mosolyogva veti oda a fegyverkezelőnek, hogy a géppuskák ma »kivételesen rosszul« működtek és az összes töltényeit eltüzelte.

De a körülállók kíváncsiak és kórusban hangzik feléje a kérdés: »Hogy ment?«

»Egyet közülük a bombai öböl közelében leszállásra kényszerítettem. A gép tüzet fogott és csupán a pilóta maradhatott benne, mert a személyzet három tagja még a tenger felett, a parttól tíz kilométernyire ejtőernyővel kiugrott.«

A »South African Air Force« kapitányának, Golversonnak, tényleg sikerült leültetnie gépét a tengerpart síma fövenyén és mivel a csapataink elég távol voltak tőle, bőséges telt az idejéből, hogy gyors kétmotorosát felgyujtsa. Igy végződött a »Glenn Martin« rövid és dicstelen élete, pedig tudja Isten, milyen büszke gondolatok övezték születését az Atlanti óceán tulsó oldalán. A pilótát katonáink hamarosan foglyul ejtették, gépkocsira rakták, rövid sétát tettek vele a Via Balbián s máris ott ült a légierők parancsnoki irodájában. Örömmel fogadta el a neki felkínált cigarettát, keresztbe vetette lábait és mivel nyilvánvalóan eleme volt a beszéd, egyszerre megeredt a nyelve. Azonnal kijelentette, hogy nem angol. Kétkedően néztünk egymásra, míg valaki megkérdezte, hogy talán búr-e. »Yes, bur!« — hangzott a válasz.

A »Macchi« a kötelék legszélső jobboldali gépét, az övét választotta ki prédájául. Jégesőként hullottak reá a géppuskalövedékek és az egyik motorjából nemsokára füstcsík kezdett kiáramlani. A gépnek ki kellett válnia a kötelékből és a tengerpart felé közeledett. A »Macchi« közben beszüntette a tüzelést és »úgy ráfeküdt, mint egy hóhér.« A gép személyzete rajta kívül ezt nem bírta idegekkel és hogy elkerülje a fogságbajutást, kiugrott ejtőernyővel. A pilóta azonban közben látván, hogy a motorból csupán füst áramlik ki és lángralobbanás veszélye nem fenyeget, közvetlenül a föld felett újra gázt adott és megkísérelte, hogy elmeneküljön Tobrukig, amely akkor még az angolok kezén volt... A »Macchi« magánkívül volt. Eltüzelte már minden töltényét és áldozata most az orra előtt lóg meg. Szorosan a »Glenn Martin« szárnya mellé zárkózott s az ellenséges pilóta, miközben a műszereit vizsgálgatta, gyanus csengésre lett figyelmes. Ugy kapta el fejét a műszerfaltól, mintha vipera csípte volna meg és meglepetve látta, hogy az olasz vadászgépének szárnyával rácsapott gépének szárnyára s így vonta magára a figyelmet.

Energikusan integetett neki, hogy szálljon le azonnal... És Golverson kapitány talán arra gondolt, hogy egy rendkívül heves vérmérsékletű ellenféllel van dolga, aki, ki tudja, mire képes még, hogy célját elérje s végül is lemondott a menekülésről. Határozott mozdulattal siklásba vitte a »Glenn Martin«-t és leszállt a fövenyben.

A legérdekesebb az a dologban, hogy mindezt Golverson kapitány mesélte el, míg a »Macchi« pilótája csak annyit mondott, hogy egy bombázót leszállásra kényszerített... A légiharcok hősei, úgylátszik, nem igen szeretnek beszélni.

EGY MOTORJAVÍTÓ PRAXISÁBÓL

A motornak van egy nem sok figyelemre méltatott szerve: a karburátor, magyarul gázosító, illetve helyesen: *porlasztó.* (Nem vitatkozom a fizikusokkal, hogy azok a parányi benzinszemecskék, melyek a keverékben kell, legyenek, kimerítik-e a gáz kritériumait, de hogy a porlasztó inkább porlaszt, mint gázosít, azt lefogadom!) A porlasztóról mindenki tudja, hogy vannak benne »düznik«, magyarul fuvókák. Ez még nem volna baj; de azt is tudja mindenki, hogy ezek a fuvókák cserélhetők — ergó időnként cserélik. Ez már inkább baj, mert a gyárban beállított porlasztóban helyes méretű fuvókák vannak. Ez biztos. A sportrepülő úgy gondolkozik, hogy ha motorpróbán a motor jó, akkor a porlasztó is jó. Pedig ez korántsem biztos. (Például a 100 lóerős Hirth-motornál a porlasztó beállításától függően *fuvókacsere nélkül* 210—250 gr/LEO fogyasztás érhető el bármelyik értéknél, kifogástalan motorjárás mellett s az utóbbi értékeknél igazán nem lehet a fogyasztást jónak nevezni, pláne manapság!)

Hogy mi a porlasztó lényege, azt a Magyar Szárnyakban nem kell külön elmondanom, valamint azt sem, hogy k. kötelessége: minden teljesítményhez, illetve motorfordulathoz a megfelelő mennyiségű benzint belekeverni a beszívott levegőbe. Arról sem kell mesélnem, hogy ezen célból minden jólnevelt porlasztóban elsősorban is van egy úszó, mely egy beömlőszelep nyitásával és zárásával az üzemanyagszintet a porlasztóban állandóan olyan magasságban tartja, hogy az álló motornál és vízszintes helyzetben még ki ne ömölhessék a fuvókákkal közlekedő kiömlőcsőből vagy csövecskékből, de már a legkisebb fordulatszámnál is a motor által beszívott levegő ki tudja belőlük szippantani. Továbbá e célból van minden jólnevelt repülőmotorporlasztóban legalább három fuvóka, ezek közül az első üresjárat alatt, a második normális (utazó) fordulatszám mellett ad időegység alatt meghatározott mennyiségű benzint a keverékbe, a harmadik pedig a maximális teljesítménynél szükséges többletbenzint adja a legnagyobb fordulatszámoknál. Az első és harmadik fuvóka működtetését a fojtószelep (pillangószelep) szokta eszközölni – üresjárat alatt egyszerűen úgy, hogy az üresjárati fuvóka kivezetése a zárt állapotú fojtószelep széléhez esik közel s üresjáratnál csak itt lévén légáramlás, a motor csak ezen tud benzint szívni; a többletbenzint adó fuvókát pedig mechanikusan hozza működésbe úgy, hogy a vízszinteshez közel eső állásban a fojtószelep egy kis szelepet nyom le, amely nyitja a többletfuvóka vezetékrendszerét. Vannak azonban nagyobbratörő porlasztószerkesztők is, akik nem elégszenek meg ennyivel és nem átallanak egészen hétig menni a fuvókák számával és beraknak külön hátonrepülő fuvókát (megjegyzem, ha ez nincs, akkor az úszónak kell olyan ravasz berendezéssel bírnia, hogy hátonrepülésnél is tartsa az előírt üzemanyagszintet!), féklevegőfuvókát, plusz többletfuvókát és még nem tudom én mit.

Ezután a hosszú és unalmas előadás után lássuk a porlasztót a gyakorlatban. Tehát először a nívó, pardon, üzemanyagszint.

Kedves Sportrepülő! Az üzemanyagszint a porlasztóban kettőtől függ: a gyártól amelyik megcsinálta a szintet tartó úszót pontosan és Tőled, aki feltölteted géped tankját és beereszted a benzint az úszóházba! A gyár megfelelő »nullszéria« kísérletek után kiválasztotta a motorhoz a legmegfelelőbb üzemanyagot s annak fajsúlyához csinálta az úszót. Hogy a porlasztód helyesen működjék, kell, hogy ilyen fajsúlyú üzemanyagot használj Te is. Ha tehát a porlasztód csöpög, a motor melegszik, nagy a fogyasztás: fuvókacsere helyett először elő a fajsúlymérőt és meglátod, száz eset közül nyolcvanszor a benzined könnyebb, mint az előírt. (És tizenöt esetben piszkos vagy bemaródott a benzinbeeresztőszelep, négyben lyukas az úszó és egyben nagyok a fuvókák, de akkor azt szidhatod, aki tudtodon kívül kicserélte!) A segítség pedig: megfelelő fajsúlyú benzin feltöltése és nem fuvókacsere!

Közbevetőleg, hogy mi az a »nullszéria«? A gyárak új motortípus kihozatalánál a motort először egyhengeres kivitelben építik meg, illetve az egész motorból csak egy hengert készítenek el. Ezt aztán speciális teljesítménymérő padra (fékpadra) fogják s üzemének minden csinját-binját külön-külön sorra próbára veszik, lemérik, kikutatják. Ha ez az első egyhengeres motor jobb, mint az előző típus vagy a tervezését szükségessé tevő új kívánságoknak tökéletesen megfelel, megépítik kis, rendszerint 10-es darabszámban a teljes motort. S ezután a teljes motorok kerül nek a kísérleti kínzópadra. Megint minden lehetőt és lehetetlent kivizsgálnak, lemérnek rajtuk és velük. Ugyancsak ennek a tíz motornak gyártása alatt állapítják meg, illetve kísérletezik ki a végleges gyártási eljárást (megmunkálási módok, szerelés, stb.) Ezt az első sorozat motort nevezik »nullszériának«; s csak akkor, ha ezek a motorok mindenben megfelelőek, kezdik el az I. sorozat gyártását, amely már beépíthető motor lesz.)

Visszatérve most kérdésünkre: igen ám, de más benzinünk nincs és előreláthatólag nem is lesz! (Ez a probléma Németországból jövő kismotor-porlasztóknál szokott előfordulni, mert azok nehezebb benzinre szoktak beállítva lenni, mint a mi 85 oktános üzemanyagunk.) Akkor kérem, — a porlasztót kell átállítani. Ezt meg lehet csinálni bármelyik porlasztón; mivel azonban ez az úszón való manipulációval jár (az úszót kell könnyebbé tenni, illetve térfogatát változtatni), ami még a kezelési utasítás szerint is életveszélyesen tilos, tehát javasolom ilyenkor igénybevenni az erre megfelelő ellenőrző és mérőberendezésekkel, valamint — itt igazán fontos! — tapasztalatokkal rendelkező motorgyárat.

Ezzel kapcsolatban még valamit. Az úszónak kötelessége *nem csöpögtetni* a benzint, ha a tűszelep (beömlőszelep) üléke tiszta és ép és a motor vízszintes. Tehát olyan gépen, amely a földön igen büszke és magasra emeli az orrát, nem kötelessége és ezen a motorjavító sem tud javítani. Ezzel szemben ilyen gépen a pilótának kötelessége tényleg is elzárni leálláskor a benzincsapot. Továbbá nem kötelessége nem csöpögtetni — leállás után közvetlenül, amikor az úszóházba zárt benzin kezdi átvenni a motor egyéb részeitől átmelegedni kezdő porlasztó hőmérsékletét s így melegedve, fajsúlya csökken, mire az úszó mélyebben merül és túlereszt. Ez a jelenség még nem hiba, bár azt mutatja, hogy a szintállás a használt benzinhez inkább magas, mint alacsony, illetőleg a porlasztó beállításához a használt benzin inkább könnyebb, mint nehezebb. Az előírtnál könnyebb benzin használata pedig lényegesen több zavart okozhat, mintha az előírtnál nehezebbet használunk.

Megjegyzem: az előbb szántszándékkal kihagytam a harmadik tényezőt, mely az üzemanyagszintet befolyásolja még: ez pedig az úszóházban a szint fölött lévő légnyomás. Ennek bármely repülési magasságban egyenlőnek kell lennie a külső légnyomással. Az úszóházon e célból van egy szellőzőnyílás, ami összeköttetést létesít a nívó fölötti és a külső levegő között. Hátonrepülő porlasztókon azért van olyan ravasz, zeg-zugos kivezetése, hogy átfordulás-kor a benzin ki ne tudjon rajta ömleni. Ha ez a szellőzőnyílás bármi oknál fogva elzáródik, magasságváltoztatás-kor rendetlen motorjárással, sőt leállással jelentkezhetik a hiba.

No most: az üzemanyagszint-kérdés mindhárom szempontból rendben van, tűszelep, fuvókák és az egész porlasztó tiszta — és mégsem ad megfelelő keveréket, a motor füstöl, bizonyos fordulatszámoknál rendetlenül jár, nem veszi fel a gázt egyenletesen, stb. Fuvókacsere, most már igazán fuvókacsere! — hallom a választ. Hát — még mindig nem fuvókacsere. Mert, kedves Sportrepülő Olvasóm, eszedbe jutott valaha is az üresjárati fuvóka cseréje? Nem, mert nagyon jól tudod, hogy a porlasztón van egy üresjárati szabályzócsavar s az üresjáratot azzal kell beszabályozni, nem fuvókacserével. Be is szabályozod, nyáron másképp, mint télen. Hát én elárulok egy szigorú üzemi titkot: a legtöbb repülőmotorporlasztón a főfuvóka benzinszállításának szabályzására is van egy szabályzócsavar. Nem mondom, még a motor-kézikönyvek, melyekben a porlasztót is le szokás írni, sem szoktak erről megemlékezni, de ennek ellenére szokott lenni. Az is igaz, hogy gyári beszabályzás után le szokás ólmozni, mert igen érzékeny szerkezet, kis elállításokra aránylag igen nagy fogyasztókülönbségeket eredményezhet — de az tény, hogy pompásan össze lehet vele hozni az összes fordulatszámokon való egyenletes járást és a legjobb fogyasztásokat. Végtére erre való. Sajnos, nem térhetek ki a nálunk használt összes porlasztók műszaki leírására ezen szabályzócsavarral kapcsolatban,

Fürdőkádban a Ju 88 alatt

Milyen érzés géppuskalövésznek lenni

(MN)) Aki kíváncsi arra, hogy milyen érzés géppuskalövésznek lenni, képzeljen el mindenekelőtt egy fürdőkádat, egy egészen normális fürdőkádat, mely se nem kicsi, se nem nagy, hanem éppen akkora, hogy kényelmesen lehessen benne lubickolni. És képzelje el továbbá, hogy ez a fürdőkád szájával felfelé a repülőgép törzse alá felakasztva függ. Ebbe a fürdőkádba most egy beépített géppuska kerül, egy csupa emelő, különböző szögletek és kiugrások, végül pedig egyetlen kényelmi eszközként egy vánkos, hogy hasmánt is elhelyezkedhessék. Személyes felszerelésének kiegészítésére kap még egy mentőövet és ugyancsak felöltve egy ejtőernyő övét. Maga az ejtőernyő is ott fekszik készenlétben, hogy az övre bármikor rá lehessen akasztani, addig azonban, amíg használatára sor nem kerül, tulajdonképpen csak arra szolgál, hogy minden pillanatban kényelmetlenséget okozzon.

És mi most a megfigyelő géppuskás feladata ebben a fürdőkádban? Résen lenni, figyelni, ha szükséges, lőni és alkalomadtán néhány betanult, gyakorlott fogást végezni. A repülőszemélyzet jól tudja, hogy mit ér egy jó géppuskalövész megfigyelő és értékelését nem is rejti véka alá. A géppuskás természetesen mégjobban meg van győződve kiválóságáról, de három-négy óra mulva nyujtózkodni, forgolódni kezd és már csak arra gondol, hogy miképpen tudná testét kellemesebb helyzetbe hozni. Ez azonban természetesen csak kívánság marad, mert feladata éppen az, hogy ebben a helyzetben legyen és figyeljen.

Ez a kád mégis csak átkozottul rövid, gondolja. Csak legalább ez az otromba géppuska ne lenne útban! De sajnos, nem lehet segíteni, ez már a dologhoz tartozik. Tehát egy kicsit előbbre húzódik most, hogy lábának jobb helyet biztosítson. Az ejtőernyő most a combok táján nyom valahol és a szíjazat kampói nagyon is érezhetően a legalsó bordák közé préselődnek. Az is hamar kiderül, hogy a láda egy kicsit szűk is, úgyhogy a könyökök sem fekszenek kényelmesen. Némi enyhületet nyujt, ha a géppuskás balkönyöke alá rongyot gyömöszöl, természetesen egy kicsit olajos és piszkos rongyot, de ez a rongy legalább puhább, mint a kád fala.

Elöl most hirtelen huzat jelentkezik. Az a közismert egészségügyi berendezés, mely például a vonatokon sem hiányzik, természetesen nem zárul tökéletesen. Szóval huzat van és a szerencsétlen flótás éppen erős kifejezéseken gondolkozik, hogy miképpen követeljen majd jobb tömítést, amikor hirtelen fejére lép valaki. Igaz ugyan, hogy nagyobb baj nem történhet — a jól párnázott »pilótafejék gondoskodik erről, végeredményben azonban mégsem gyönyörűség. Tehát óvatosan felfelé fordítja fejét és látja, hogy a távirász az oxigénberendezéssel integet. Szóval magasba kapaszkodunk! Ha az oxigénkészülék már a fején van, akkor a géppuskás már a szó legszorosabb értelmében oda van kötözve. Elől az oxigénvezetékkel, hátul a gégetelefon kábelével és ha egy fordulatot is tesz, számolnia kell azzal, hogy minden összegabalyodik.

A kád fenekén ablak van, hogy a tenger vagy a vidéket megfigyelés alatt tarthassa. Ha minden csendes, nincsen vadászrepülőgép a láthatáron, különösen pedig, ha a repülőgép már hazafelé tart és közel van a leszállás helyéhez, akkor a lövész ismét kényelmes ülőhelyzetbe helyezheti magát, legalább is erre a célra pótülőhely áll rendelkezésére. Legtöbbször azonban mégis csak az a sorsa, hogy az egész repülés alatt a fürdőkádban kell üdülnie. De ha lövöldözésre kerül a sor, a kényelem kérdése egyszeriben megszünik számára. Akkor már csak egy gondja van, a géppuska töltése és az ellenfélnek a célzóberendezés középpontjában való tartása és bizony csak otthon veszi észre, hogy könyökét mennyire zúzta össze.

Tegyük fel, hogy a háború egyszer véget ér és géppuskalövész barátunk visszatér csendes polgári foglalkozásához. A fürdőkádban töltött órák kellemetlenségeit már régen a feledés jótékony fátyla borítja. De mégis csak előfordulhat, hogy a régi emlékek újra erőre kapnak. Például éppen akkor, amikor egyszer valódi fürdőkádban lubickol és amint ez ilyenkor nem egyszer előfordul, csendesen elszunyókál. És álmában megint a Ju 88 kádjában fekszik, hallja a motorzúgást (vízcsap zuhog!) és újra érzi csontjait. Nos most — most lövések dördülnek el! Vadászrepülő! A nyugalmazott géppuskás egyszerre felnyitja szemeit. Lövések? Hol? — Persze valaki kopog a fürdőszobaajtaján! És a géppuskás most úgy találja, hogy valójában nagyon szép volt és nem is olyan kényelmetlen mégegyszer a Ju 88 fürdőkádjában feküdni.

---

de akinek komoly bajai vannak a porlasztóval kapcsolatban, az úgyis jobban teszi, ha gyári javításra küldi — s ott módjában áll ezután is érdeklődni.

Végül pár szót a porlasztó kezeléséről: a porlasztót időnként le kell szerelni, tisztításra szétbontani vagy csak fuvókát kiszerelni tisztításhoz, stb. Ilyenkor pár perccel tovább tart, ha megfelelő szerszámot keresünk elő — de megéri. A porlasztó háza könnyűfém — és csak egyszer kell egy behemót franciakulccsal egy csavarzatot rosszul becsavarni, hogy az egész ház eldobható legyen, mert a vékony falvastagságok miatt (pótolni) nem igen lehet. Hogy miért fogyasztjuk a drága papirost ilyen, mindenki által unalomig ismert szabállyal? Nagy okunk van rá: lassan már kiállítást rendezhetnénk *»Hogyan Nem Szabad Motort Szerelni«* címmel vigyázatlan szerelés miatt selejtessé vált alkatrészekből!

Vadász—Kálmáncsl

Ünnepel az esztergomi MOVERO

A mostani nehéz háborús idők közepette, egyszerü keretek közt, de annál bensőségesebben ünnepelte meg az esztergomi MOVERO fennállásának tizedik esztendejét. Az október 17-én tartott díszközgyűlést dr. késmárki Frey Vilmos főispán, az egyesület elnöke nyitotta meg. Beszédében kegyeletes hangon emlékezett meg a hősi halált halt Kormányzóhelyettesről, aki az esztergomi sportrepülésnek kegyes jóindulatú támogatója volt. Hódolattal köszöntötte a Kormányzó urat, a legelső magyar katonát. Végül a messzi orosz mezőkön küzdő honvédekről és repülő hősökről szólt a hála és elismerés hangján.

Philipp József ügyvezető elnök tekintett vissza az esztergomi sportrepülés hőskorára. Az elismerés hangján ecsetelte Madaras Aurélnak az egyesület alapítójának érdemeit.

Eddig kb. 200 pilótát képezett ki az egyesület. Az 1941. évben az összidő 220 órát tett ki, a vizsgák száma: több mint negyven.

Az egyesület tagjai a harctéren is megtették a kötelességüket: dr. Ajtay Ernő, Kiss Ernő, v. Mészöly Géza a Magyar Érdemrend lovagkeresztjét, Jász Dénes, Jezierszky László, Ujszászy György a Signum laudist, Trexler István a nagyezüst, Jánosi István a bronz vitézségi érmet kapta.

Horthy István emlékét kegyelettel őrzi az esztergomi MOVERO. Az új repülőtéren dombormű fogja hirdetni Őfőméltósága emlékét. Engedélyt kér az egyesület, hogy repülőleventekerete az ő nevét viselje.

Végül az egyesület arany jelvényét adta át: dr. Ember Sándornak, Eperjessy Sándor útján a Légierő parancsnokának, dr. Frey Vilmosnak, Madaras Aurélnak, Rotter Lajosnak, Szeder Jánosnak és v. Szívós-Waldvógel Józsefnek.

Ember Sándor országgyűlési képviselő, a HMNRA elnöke köszöntötte a MOVERO-t, s emelte ki a vezetőség munkáját.

Szeder János, a MOVE orsz. elnöke adta át az országos elnökség üdvözletét és a tizéves munkában érdemeket szerzett tagoknak a MOVE elismerését. Az országos elnökség díszoklevelét kapta: tasnádi Beer Gyula, Balló Zoltán, Csanády László, Krizsánovits János, dr. Marczell Árpád, Róth Kálmán, v. Sághy Antal.

Gömbös Gyula plakettet: Berencz György, v. Bánomy Antal, Rubik Ernő, Weiss Richard, Koronkey József, Vargha Béla, dr. Eggenhoffer Béla, dr. Rayner János, dr. Kazattay Antal.

Gömbös Gyula érmet: György László, Fekete Sándor, Ozsdrlay György, v. Hefty Frigyes, Bornemissza Gyula, Genersich Béla, Mitter Lajos.

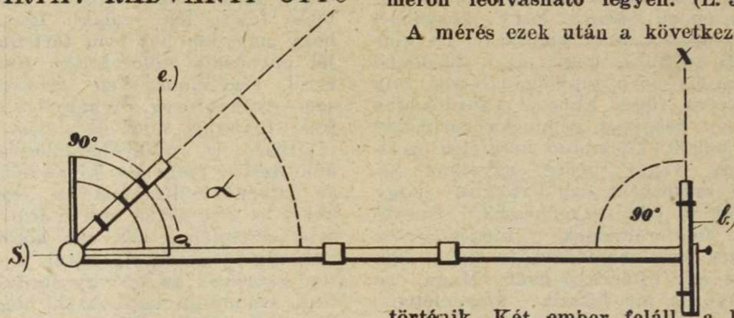
Az országos elnökség elismerését: Bihari Vilmos, Buga László, Debnarák János, Koller János, Pottyondy István, Sipka László, Vass István.

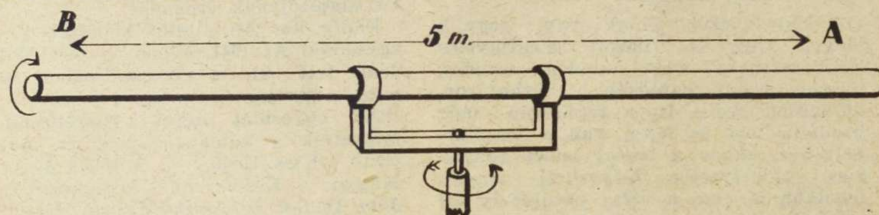
A közgyűlés után az új motoros repülőtér építkezéseinek megtekintése és a »Pinty« kis motoros gép bemutatója következett.

REPÜLŐGÉP TÁVOLSÁGÁNAK ÉS MAGASSÁGÁNAK MÉRÉSE TELEMÉTERREL

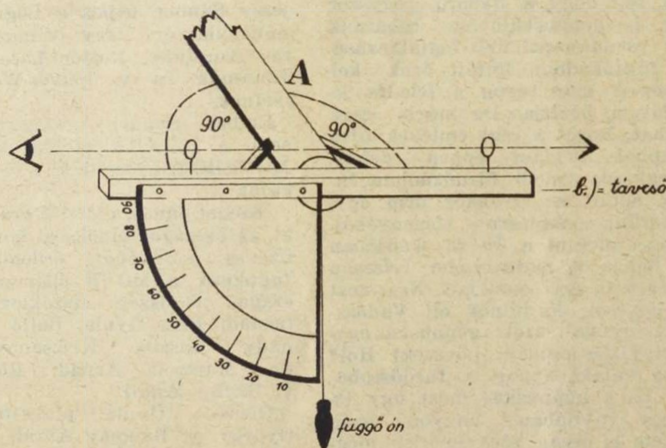
A „MAGYAR SZÁRNYAK" SZÁMÁRA IRTA: RADVÁNYI OTTÓ

A »Magyar Szárnyak« október 15-i számában ismertettük azokat az egyszerű módozatokat, melyekkel repülőgépek magasságát megmérhetjük. Ezeknek a periszkópos méréseknek az a hátránya, hogy meglehetősen sok egyént kell a méréseknél igénybevennünk. A most közölt módozatnak ezzel szemben az az előnye, hogy két-három ember elvégezheti e műszerrel a mérést, viszont a műszernek már sokkal nagyobb gonddal kell készülnie, ha megközelítőleg is pontos mérést óhajtunk végezni.





Az itt leírt mérési módozat teljesen megegyezik a katonai teleméterek, két és négyméteres távcsövekkel végezhető mérésekkel. Természetesen a meglehetősen drága, de annál pontosabb prizmás katonai távcsövek, melyek a szögelhajlásoknak a másodperceit is érzékeltetik, igen pontos mérést végezhetnek, míg egy általunk megszerkesztett teleméterrel ily pontos mérésre ne is számítsunk,



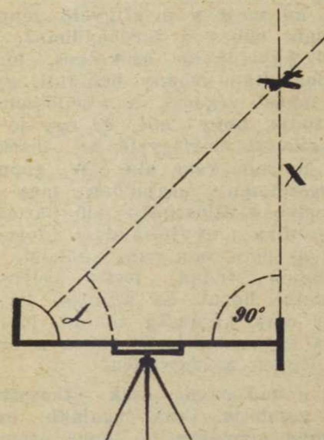
tehát meg lehetünk elégedve akkor, ha párméteres differenciánk lesz a párszáz méteres távolságnál.

Vegyünk elő egy 5 méter hosszú erős hengeres botot, melyet a közepén kettős karikával körülvett tartószerkezet tart vízszintes helyzetben egy háromlábú állványon. A tartószerkezetnek az állványhoz úgy kell csatlakoznia, hogy a tartószerkezet az ötméteres bottal együtt az állványon vízszintes helyzetben teljesen körülforgatható legyen, viszont az 5 méteres hengeres bot is tengelye körül forgatható legyen a tartószerkezet karikáiban. (L. 1. ábra.)

A hengeres lécnek A) végénél a lécre 90°-ban, tehát derékszögben felszerelünk egy 40 cm hosszú kis lécet, mely a hengeres rúddal együtt fordul. Ennek tetejére távcső helyett felszerelünk két karikát a célzásra, míg aljára egy szögmérőt, melynek középpontjából függő ón lóg le, hogy ez a távcső forgatása által keletkezett emelkedési szöget mérhesse. (L. 2. ábra.)

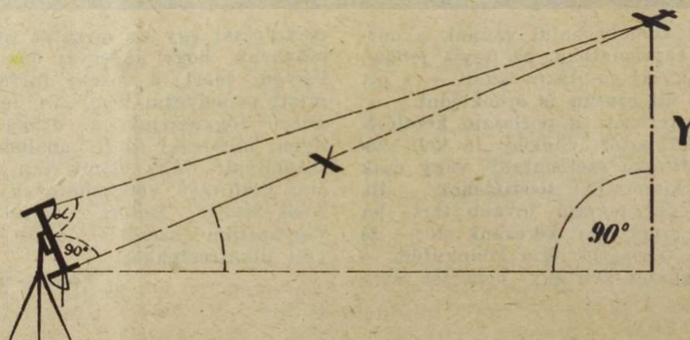
A hengeres bot B) végére ugyancsak felszerelünk a b) távcsővel párhuzamos, szintén 40 cm hosszú e) távcsövet, illetve felül nézőkékkel ellátott botot, azonban ennek a botnak a felszerelése úgy történik, hogy a bot e) sarokvas segítségével a b) helyzetével párhuzamos helyzetből 90° alatt elmozdítható legyen az A) vég felé és ez az elmozdulás a bot alatt elhelyezett fokbeosztásos szögmérőn leolvasható legyen. (L. 3. ábra.)

A mérés ezek után a következőképpen történik. Két ember feláll a hengeres bot A) és B) végénél és egyszerre veszik szemügyre a két botnézőkén át a repülőgépet. Az A) végnél levő ember a hengeres rúd elforgatása által fogja meg-



keresni a gépet, ami által az AB hengert a repülőgép vonalára merőleges helyzetbe állítja. A B)-nél levő ember már csak bizonyos hajlásszög alatt fogja a gépet megtalálni, hiszen 5 méterrel messzebbről nézi a gépet. Az így nyert hajlásszöget azonnal bemondja egy az A) végnél álló embernek, aki ugyanabban az időben, amikor a szöget bemondják, lenézi azt a szöget is, amelyet a függőón mutat a gép magasságáról. Az adatokat feljegyezve máris elkezdheti a mérések kiszámítását.

A trigonometria szabályai szerint először is a repülőgépnek tőlünk való távolságát kell meghatároznunk. Ez az a fontos adat, amire a légelhárító ütegeknek is nagy szükségük van, hogy az



Bemutatás előtt a haderőnkívüli repülőképzést bemutató filmsorozat

Már hírt adtunk róla, hogy a paramilitáris repülőelőképzésről film készül. A film felöleli a modelezést, a vitorlázórepülés egyes fokozatait és a motoroskiképzést is. A belső felvételek a központi modelezőműhelyben és a repülőorvosi vizsgálóintézetben, a külső felvételek a ferihegyi repülőtéren, a Hármashatárhegyen és környékén, továbbá Érden, Monoron és Pécsett készültek.

A felvételek egy forgatási naptól eltekintve, befejeződtek. Most, hogy a film nagyjában már készen áll, kérdést intéztünk László István repülőujságíróhoz, a film rendezőjéhez, szóljon egykét szót készülő filmjéről.

— Nagy nehézségek leküzdése után — mondotta — június közepe táján végre elérkeztünk ahhoz a pillanathoz, hogy az érdi repülőtéren sor kerülhetett az első felvételekre. Szegény Tasnádi volt az, akit elsőnek állítottam a felvevőgép lencséje elé. Az ő mesteri közreműködésével forgattuk le a vontatásos és kétkormányos vitorlázórepülés minden szépségét bemutató jeleneteket. Ő vitte fel Berendik István operatőrt a Gerlén és a Cimborán. A kétüléses vitorlázógép első üléséből készült filmfelvétel, amely a fordulózást mutatja be, Nádi biztoskezű gépvezetését örökíti meg.

A film rendezője a továbbiak során elmondotta, hogy az eredetileg tervezett két vitorlázó-kisfilm helyett három vitorlázófilm kerül majd a mozilátogató közönség elé. A levetített anyag ugyanis olyan jónak bizonyult, hogy vétek lett volna eldobni vagy jobban megkurtítani. Az első vitorlázó-kisfilm az első csúszásoktól a »C« vizsgáig terjedő kiképzési folyamatot mutatja be. A felvételek teljes egészükben a Hármashatárhegyen és a környező vitorlázóterepen készültek. Érdekessége ennek a filmnek, hogy a Tücsök-mintájú elsőfokú vitorlázógép szárnyába építettük bele a felvevőgépet, amelyet azután saját tetszése szerint a gép pilótája indíthatott el vagy állíthatott le. A nézőnek az az érzése, hogy maga vezeti a gépet, a látóhatár úgy dől és úgy fordul a képen, ahogyan azt a gép vezetője a gyakorlatban látja. Tisztán kivehető t képen a lábkormány és a botkormány működtetése és méltó keretet ad a közeli felvételhez az alant tovasuhanó táj.

A második vitorlázó-kisfilm a csörlés mibenlétét, továbbá a vontatásos kiképzést és a vitorlázó műrepülést mutatja be.

A harmadik kisfilmben a távrepülés minden szépsége vonul el a néző szeme előtt. A gép hegyvidékről indul és gémeskutas alföldi táj kellős közepén száll le. Az érkezéshez kitódul a falu apraja-nagyja, egyszóval minden úgy történik a filmen, ahogyan kitűnő vitorlázórepülőink távrepüléseik során már számtalanszor megszokhatták.

A modelező rész a kisgépek készítésének rejtelmeibe avatja be a nézőt. A film versenyrészében a modelező fiatalságnak Magyarországon még sohasem látott tömege vonul fel, tanubizonyságot téve arról, hogy a modelezés a magyar fiatalság nemzeti játéka lett.

A motoroskiképzésről szóló rész az orvosi vizsgálattól kezdve a műrepülésig felöleli a kiképzésnek úgyszólván minden momentumát. A Pécsett készült film műrepülési részében szintén Tasnádi László jött segítségünkre; a Mecsek oromvonalával egy szinten végigrepült orsók az ő egyedülálló műrepülési készségét dícsérik.

A film Reiber Antal produkciójában készül, operatőrje a továbbiak során Karbán József volt, aki a film sikere érdekében minden elképzelhető feladatra vállalkozott. Ha kellett, vitorlázógépen szállt a magasba, ha a helyzet úgy kívánta, mozgásra képtelenül kötöztette be magát a motoros iskolagépbe, hogy a gépből fényképezze a vezetett orsót vagy bukfencet.

Nem akarok elébevágni a film bemutatójának — fejezte be szavait László István — ezért arra szorítkozom, hogy köszönetet mondjak mindazoknak a repülőbajtársaimnak, akik a cél érdekében munkát és fáradságot nem kímélve segítségemre siettek. Önzetlen közreműködésüknek nem kis része lesz abban, ha a filmek elkészültük után előbbre fogják vinni a repülés propagandáját és ezzel összhangban a magyar repülés mindnyájunk számára oly fontos ügyét.

Német elismerés a magyar távolfelderítőnek

Az egyik német lap Dr. Gerhardus őrnagy tollából érdekes cikkben emlékezik meg honvéd távolfelderítőink munkásságáról, amelyben a többi között a következőket olvassuk:

A távolfelderítő, a hadvezetés szeme, a gépesített erők és a mozgóháború korszakában nagy és felelősséggel teljes feladatot kap. Erődítési vonalakat és ellenállási öveket kell megállapítania az ellenséges hátországban és felvonulási területen s ugyanígy ellenőriznie kell az ellenség minden mozdulatát, vasúti- és hajóforgalmát. Ezek az adatok a vezetés számára nélkülözhetetlenek.

Nem csodálatos tehát, hogy a távolfelderítőre az ellenséges vadászok különösen ügyelnek, üldözik és megtámadják. De a sokszáz kilométerre az ellenség mögé vezető repüléseken vadászbiztosítást nem kaphat a távolfelderítő. Csakis önmagára van utalva: néznie, látnia, fényképeznie stb. kell — és gyakran harcolnia is.

A távolfelderítők harci teljesítményeit tehát különösen nagyra kell értékelni, hiszen a vadász kötelékben repül, a távolfelderítő egyedül: őt nem védik bajtársai. A vadász bármikor abbahagyhatja a harcot, a távolfelderítő nincs abban a helyzetben. A vadászgépet többnyire csak egy ellenséges gép támadja meg, de a távolfelderítőre több ellenséges támadó jut, ráadásul mélyen ellenséges terület felett.

A vadászok légigyőzelmi eredményei mindig nagy dicsfényben úsznak. De a csendben dolgozó távolfelderítőről megfeledkeznek, holott ő is megállja helyét a légiharcban, a harcedzett vadászokkal szemben is!

Ez a harcoló távolfelderítő a magyar-német fegyverbarátság beszédes példája: a sok légiharcban bevált jó német távolfelderítő-repülőgépanyagot a magyar légihaderőnél a valódi honvéd harciszellem ősi hagyományától fűtött katonái vezetik.

EZÜSTMADARAK

A ragyogó kék égen apró pontok közeledneк. Még csak csöndes légyzümmögést hallani. A zümmögés egyre jobban erősödik s lassan motorberregéssé alakul át. Repülők jönnek. Ezüstmadarak. V alakban szállnak, mint a darvak. Apró ezüst testük meg-megcsillan a napfényben. Elbűvölten nézem, amint a karcsú, könnyű kis gépek a levegőt hasítják. Fejem fölé érnek s hirtelen szétrebbennek. Most már mindegyik önálló életet él. Az egyik dugóhúzóban zuhan a föld felé. Szinte a torkomban ver a szívem, mikor azt hiszem, már-már vége van. Laikus szemnek szinte megdöbbentően közel a földhöz rántja fel gépét s lepke könnyedséggel száll vissza a biztonságos magasságba. A másik loopingokat csinál, ötöt-tizet egymás után. Két másik gép — ott távolabb — egymáskörül repked, mintha verebek kergetőznének egymással. Fél óráig tart a játék, aztán újra rendezetten, fegyelmezetten együtt vannak, mint a jó gyerekek, akik — miután a játszótéren kitombolták magukat — kézenfogva haza mennek. Állok és nézem őket, míg csak el nem tűnnek a szemem elől. Hirtelen eszembe sem jut, hogy a gépekben emberek ülnek, emberek, akik életre keltik és irányítják őket; pilóták, akik maguk is csak akkor élnek igazán, ha beleülnek gépükbe s felemelkedve a földről belevesznek a világmindenségbe. Nagyszerű érzés lehet lassan távolodni mindentől. Testestől-lelkestől elszakadni a földi kötöttségtől s embereket, házakat, fákat, folyókat apró játékszereknek látni. A repülőknek adatott meg ez a csodálatos felszabadulás. Vajjon gondolt-e már arra egy repülő, hogy egyszer nekivágva a világnak, milyen érdekes helyek és dolgok fölött vinné el az útja?!

Egy napon felszáll egy gép. Lassan a magasba emelkedve, alatta egyre jobban zsugorodik és halványodik a honi föld. Már a fellegek között jár. Egymás után maradnak el az ismerős tájak, a nagy rónaság, az aranyló búzatáblák, a hömpölygő folyók s a mosolygó főváros. Már idegen országok és népek fölött száll az »ezüstmadár«. Elmaradnak a hatalmas világvárosok, a mesebeli tájak, az évezredes műemlékek. Elmarad a Burg és a Wienerwald, a jódlizó tiróliak, a virágzó Wachau s az egész fenyőillatú Ausztria. Majd felcsillannak a gyémántfényű svájci havasok. A híres tavak — mint könnyes szemek néznek a távozó gép után. Már az elborult elméjű király gyönyörű palotája bukkan elő a bajor Alpok közül, hogy lassan utána a nagy német kikötővárosok is elmaradjanak. Jeges lehellet csapja meg a pilóta arcát. Óriási befagyott fjordok s nyílt tekintetű Északiak tűnnek el alatta. A titokzatos Cárok országa is a ködbe vész s már az Aja Sophia hatalmas kupoláján csillan meg a napfény, Theodóra és Justinianus emlékét idézve. Ciprusligetek suhannak el, árnyékaikban az ó-kor pótolhatatlan remekeit őrizve. Egy pillantás s már az Akropolist takarják el a fellegek. A távolból felködlik az Örök város s az egész azurkék Itália. Tovább visz az út, egyre tovább. A pilóta egyszerre forróvérű spanyol zenét vél hallani. Feketeszemű kreol leányok táncolják a fandangót. A gép tovább úszik a dal és tüzes szerelem hazája fölött, hol sötét távoli árnyként kísért az inkvizíció kora. Fények milliói tűnnek fel glóriát alkotva az »esprit« fővárosa fölé. Még egy búcsúintés s már az Eiffel-torony vész el a láthatáron, hogy helyet adjon a Tower komor, ódon falainak. A sűrű ködön átvergődve, még a repülő után zeng a Big Ben mély basszus hangja. Azután csak víz és ég van körülötte. Hol napfényben, hol záporozó esőben halad s egyszerre kirajzolódnak az Uj világ partjai.

Égig nyúló épületek és meseszerű hegyvidékek váltakoznak s áthaladva a császárgyilkos, örökké forrongó Mexikón, bronzszínű indián arcéleken szikrázik a délamerikai nap. Trópusi tájak integetnek a repülő vándor felé. Felragyog — mint értékes drágakő — a világ legszebb kikötője: Rio de Janeiro. A mélyben kékes-zöldem váltakoznak a dús növényzetű, végeláthatatlan őserdők s a távozó gép után sombrerós braziliok integetnek búcsút. Majd újra víz és ég között lebeg az »ezüstmadár.« Alatta — mint fehér papírhajó — úszik egy luxus gőzös, hátán — a világ minden nyelvén beszélő — utasaival. A szél ismeretlen virágok szirmait szórja szét s a virágeső Hawaira hull vissza, a földi Paradicsomra. A tenger partján karcsú pálmafa áll. Alatta háncsszoknyás fiatal lány fekszik, virágfűzérrel nyakában. Gondolatait a hula-hula tánc lüktető zenéje kíséri. A gép már messze jár. Integető sárgabőrű gyerekek, virágzó cseresznyefák maradnak el s a Fujiyama fölött még egy ideig láthatatlan fátyolként lebeg Madame Butterfly búcsú dala. Azután elmarad a kínai nagyfal is. Elsuhannak — mint apró nippek — a pagodaszerű jelmezekben táncoló sziámi lányok. Később pattogó vezényszavak töltik meg a levegőt s a földön fehér egyenruhás, angol katonák menetelnek. A rejtelmes India minden varázsa és borzalma úszik el a gép alatt. Elmarad a szigetek gyöngye: Ceylon, majd a járhatatlan — s idegen számára halált hozó dzsungel fölött szárnyal a gépmadár, honnan villogószemű, bengáli királytigrisek marakodása hallik. Tovatűnik — mint fehér álom — a Tadj Mahal. A Ganges, mérhetetlen vagyonú maharadzsák palotáinak képét tükrözi vissza. Újra változik a táj. Egyhangú dobszó veri fel az erdők csendjét. A négereknek ez a furcsa, nyugtalanító tam-tamja sokáig a repülő fülében cseng. Majd Szuez marad el a híres csatornát őrző oroszlánszoborral s már Egyiptom évezredes titkairól regél az aranyló homok. A Sphinx egykedvűen néz — a mai kor csodája — a repülőgép után, amely napok alatt hagyja maga mögött a különböző földrészeket. Elsuhan az emberek millióinak öröme és bánata, születése és halála, szerelme és szenvedélye fölött. Ilyen — szinte szavakkal ki sem fejezhető — élményben, csak egy repülőnek lehet része.

Ez az érem egyik oldala. De még van egy másik is: a háború, mikor a gépek, mint vijjogó vércsék csapnak össze s a harcokból itt is, ott is szárnyaszegetten hull alá egy »ezüstmadár«. Játékos élete véget ért s csak a távolról felcsukló zokogás ébreszt a fájdalmas valóságra, hogy ember ült benne. Húsból és vérből való ember. Minden háború áldozatokat követel, de azért nem szabad elcsüggednünk. Emeljük tekintetünket az Ég felé, hol újabb és újabb repülők zúgnak el a fejünk fölött. Legyen hitünk megingathatatlan, — mint az Övék — hogy győzni fogunk. Mindnyájunk szeretete és aggódása kíséri őket minden nap újra, mikor felszállnak, hogy farkasszemet nézzenek az ellenséggel. Kedves, örökké vidám, szárnyas hősök. Arcukon mosoly, szívükben hazaszeretet és kalandvágy. Bátrak és vakmerőek, mert mindnyájukban sziklaszilárdan él a meggyőződés, hogy a szerencse velük van s ez jól is van így. Kicsit könnyelműek, kicsit felelőtlenek, de ezek nélkül a tulajdonságok nélkül nem tudnák minden alkalommal kockára tenni az életüket. Csak a mának élnek, s igazuk van, mert ki tudja, hogy »holnap« van-e a számukra.

Egyszer a háborúnak is vége van s akkor én újra állok és elbűvölten nézem az »ezüstmadarakat«, amint elzúgnak a fejem fölött. Isten segítse és óvja Őket.

Baróthyné Faragó Kata

ágyú lövedékeit pontosan beidőzíthessék. Az így keletkezett derékszögű háromszögben az X oldal méretét vagy a repülőnek tőlünk való távolságát megkapjuk, ha az 5 métert beszorozzuk a B) végnél mért szög tangensével, azaz $X = 5 \times \text{tg. } a$. (1. 4. ábra.)

Ha pedig most a repülőgépnek a földtől való távolságát akarjuk meghatározni, úgy a már ismeretes X távolsági adat alapján és az A) végnél mért adat alapján és az A) végnél mért szög szerint azt is könnyen kiszámíthatjuk. (1. 5. ábra.) Eszerint $y = x$, sin a.



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

Németország hadikiadásai. A német közgazdasági lapok időnkint adatokat közölnek Németország államadósságainak emelkedéséről. Ebből következtetni lehet Németország hadi kiadásaira. Németország államadóssága 1942 júniusban 4.72 milliárd márkával, míg 1942 júliusban 4.77 milliárd márkával emelkedett. 1941 végén az állam adóssága 128.5, 1942 július végén pedig 161.14 milliárd márkára rúgott.

✱

Dollármilliárdok — tengerészeti repülőgépekre. Az amerikai flotta fejlesztésére szeptember 22-én 2.531 milliárd dollárt, szeptember 30-án pedig 2.862 milliárd dollár hitelt kértek a törvényhozástól. Az utóbbi összeg állítólag teljes egészében a tengerészeti repülés fejlesztésére fog szolgálni, míg az előbbi összegből csak 0.96 milliárd. Tehát a két hitelből együttvéve csaknem 4 milliárd dollárt fordítanak tengerészeti repülésre.

Egyébként 1942 szeptember végén az Egyesült Államok fedezetlen adósságainak összege 90 milliárd dollárt tett ki. Több, mint kétszeresét a háború előtti Amerika állami adósságainak.

✱

Az amerikai vezérkar főnökének helyettese: MacNarney altábornagy a *légierők* állományához tartozik. Ebből arra következtetnek, hogy az amerikai hadműveleteknél a *légierőknek* jelentékeny szerep jut, amit az időközben bekövetkezett afrikai események be is igazoltak. Rajta kívül a légierők több tábornoka is helyet foglal az amerikai hadsereg vezérkarában.

✱

A japánok a Russel-szigetcsoporton, — Guadalcanartól 50 km-el nyugatra — légi és tengerészeti támaszpontot rendeznek be.

✱

A Perzsa-öbölbeli Bahrein-szigeteken amerikai csapatok szállottak partra. A sziget eddig a brit élettérhez tartozott s ott igen sok értékes petróleumforrás és finomító található. Ezenkívül fontos légi támaszpont is.

✱

Churchillt és *Sinclair* légügyi minisztert kinevezték a brit légierők tartalékának tiszteletbeli tábornokává.

✱

Ejtőernyővel ledobott fegyverek és robbanóanyagok Franciaországban. A francia minisztertanács rendeletet adott ki, amely haditörvényszék elé állítja azokat a francia állampolgárokat, akik ejtőernyővel ledobott fegyvereket vagy robbanóanyagot tartanak birtokukban. Azokat is megbüntetik, akik az ilyen tárgyak elrejtésénél másoknak segítségére vannak.

✱

A kanadai részleges kormányválság *Power* légügyi miniszter személyét nem érintette.

✱

Libéria fővárosában, Monroviában, az Egyesült Államok légi és tengerészeti támaszpontot rendeztek be.

✱

Rádiófelhívás a megszállott területen lakó franciákhoz. Az angol és az amerikai rádió felhívást intézett a megszállott területen lakó franciákhoz, hogy két kilométeres körzetben ürítsék ki azokat a területeket, amelyek a tengely számára dolgozó repülőgép- vagy egyéb hadianyaggyárak közelében vannak. Ugyanez vonatkozik a német használatban lévő repülőterekre is. A felhívást azzal okolták meg, hogy a nagy magasságban repülő gépekről nem lehet pontosan célozni.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Szovjetoroszország új, négymotoros távolsági bombázója. A Magyarországot ért bombatámadások után érdeklődésre tarthatnak számot a szovjet légierők új négymotoros távolsági bombázójáról közölt adatok. Az új bombázó *Tupolew*, ismert orosz repülőgépszerkesztő konstrukciója.

Három géppuskatornya van. A bombalövész fekvőhelye elől, a gép orrában, az első géppuskatorony alatt található. Ehhez csatlakozik a navigációs (hajózó) fülke. Mögötte van a két pilóta ülése, míg hátrább a rádiótávirász foglal helyet.

Négy 12 hengeres, egyenként 1000 lóerős M—100 mintájú motor vagy AM—38 mintájú 1300 lóerős motor hajtja.

Teljesítményi adatai egyelőre megerősítésre szorulnak. Ezek valószínűleg a következők:

Szárnyainak kiterjedése: 36 m. Repülősúlya: 22.700 kg. Bombasúlya normálisan: 2000 kg, maximálisan: 3600 kg. Legnagyobb sebessége: 450 km/ó. Legnagyobb repülőtávolsága normális bombasúly mellett 4000 km. (Amint ismeretes, Budapest és Moszkva között kb. 1500—1600 km a távolság légvonalban.)

✱

Fából készült bombázó repülőgépek — Angliában. Valószínűleg az angliai aluminiumhiánnyal magyarázható, hogy Anglia legújabb könnyű bombázója: a De Havilland D. H. 98. »Mosquito« fából készül. Nem kisérleti géptípusról van szó, hanem rendszeresített könnyű bombázóról, illetve távolfelderítőről, amelyet sorozatban gyártanak, sőt az ősz elején Oslo fölött már be is vetették azokat.

Az angol gyárak állítólag 200 darabot gyártanak belőlük havonta. Most a kanadai De Havilland-gyár szintén berendezkedik előállításukra, ami annál is kézenfekvőbb, mert Kanadában bőven terem megfelelő faanyag.

A gép kétüléses. Két darab, egyenként 1350 lóerős Rolls-Royce »Merlin XXI« motor hajtja. Legnagyobb sebessége minden valószínűség szerint 600 és 700 km. között van. Fegyverzete: négy, mereven beépített 20 mm-es gépágyú a repülőgép törzsében. Sebezhetőségét valószínűleg nagy sebességével ellensúlyozza.

✱

A brit repülőgépgyárosok szövetségének ezidőszerint 19 rendes tagja van.

✱

Az amerikai repülőiparról időnként közzétett blöffszerű számadatok után kijózanítólag hat *Harold Beresford Buttlernek*, az angol tájékoztató szolgálat amerikai vezetőjének washingtoni nyilatkozata, amely szerint az Egyesült Államok 1941 júniusától 1942 júniusig *mindössze 1243 darab repülőgépet szállítottak le Angliának.* Ha ez a szám csak az arcvonalbeli szolgálatra alkalmas repülőgépekre vonatkozik, akkor is elenyésző azokhoz a bejelentésekhez képest, amellyel *Roosevelt* a kandalló mellől időnkint meg szokta csiklandozni a yenki fantáziákat.

Valószínűleg az angolok sincsenek elragadtatva ettől a mennyiségtől, mert *Buttler* szembeállította ezzel azt, hogy ugyanezen idő alatt a brit repülőipar 9781 angol repülőgépet tudott a különböző hadszínterekre küldeni.

Mindenesetre mindkét szám igen messze esik azoktól a termelési eredményektől, amelyeket a német, az olasz és a japán ipar a harcoló hadsereg rendelkezésére tud bocsátani.

✱

Az Egyesült Államokban siklórepülőgépekkel történő csapatszállítások gondolatával foglalkoznak, hasonlóképen ahhoz, amint azt a németek Norvégiában és másutt eredményesen alkalmazták.

✱

Göring levele Immelmann édes anyjához. Az 1914/18-as világháború egyik legtöbb sikert elért, de később hősi halált halt vadászrepülője volt Immelmann, akinek az édes anyja most töltötte be 80-ik életévét. A birodalmi tábornagy ebből az alkalomból megható levelet intézett Immelmann anyjához. A levélben megemlékezett fiának felejthetetlen érdemeiről, amelyek a német repülés fellendülésére termékenyítően hatottak.

»Büszke örömmel töltheti el Önt élete alkonyán — írja Göring — *hogy tanúja lehet annak, amint fiának példaadó vitézsége a fiatal repülőnemzedék soraiban továbbél. .«*

REPÜLŐSPORT

»Vitéz Horthy István«-vándordíj. A békésmegyei repülőegyesület elhatározta, hogy a legjobb eredményt elért repülőleventéjének megjutalmazására vándordíjat alapít, amelyet a hősi halált halt kormányzóhelyettesről nevez el.

Az egyesület mostanában épült új repülőgépszínjét szintén róla nevezte el.

✱

Elzászban új vitorlázórepülőgépgyártó műhely létesült: az Elsässischer Maschinenbau A.-G., Mülhausen.

✱

Hány polgári repülőgépvezető van az Egyesült Államokban? Az amerikai polgári repülés felügyelő hatósága által 1942 május 1-ig kiadott szakszolgálati engedélyek száma a következő volt: (zárójelben az 1941 május 1-i adatok) 102.185 (79.295) szakszolgálati engedély motoros pilóták számára: 1610 (1480) forgalmi pilóták számára: 111.953 (94.073) igazolvány repülőnövendékek számára. (Valószínű, hogy a 102.185 pilóta nagyrésze ebben már bennfoglaltatik.) 14.569 (12.254) szakszolgálati engedély repülőgép- és motorszerelők számára; 6216 (3178) igazolvány műszaki tanszemélyzet számára; 157 (144) vitorlázó repülő igazolvány; 565 (605) igazolvány siklórepülő növendékek számára. Az érvényben lévő alkalmassági bizonyítványok száma 22.782 (21.118) volt motoros repülőgépek részére és 66 (44) vitorlázó- és siklórepülőgépek részére.

✱

Az amerikai kongresszus 36,677.459 dollárt szavazott meg a haderőn kívüli repülőkiképzésre. A legfelsőbb sporthatóság 50 millió dollárral többet kért, azonban azért nem kapta meg a kívánt összeget, mert az Egyesült Államok légierői a kiképzésnek ezzel a módjával nem értenek egyet.

LÉGIFORGALOM

Budapest és Kolozsvár között egyelőre szünetel a légiforgalom. Kolozsvár és Marosvásárhely között a forgalom továbbra is üzemben marad és pedig naponta — vasárnap kivételével — mindkét irányban két járattal. A gépeknek csatlakozásuk van a budapesti vonatokhoz.

✱

Lisszabon vízi repülőállomásának korszerűsítése folyamatban van. Eddig 25 millió escudót (mintegy 5 millió pengőt) költöttek rá.

✱

A braziliai légiforgalom vezetői — haditörvényszék előtt. A Panamerican Airways braziliai leányvállalatának vezetőjét: *Cauby da Costa Aranjot*, továbbá a Condor Szindikátus vezetőjét: *Ernesto Hoelcköt* a braziliai légiforgalom más eminens vezetőjével együtt haditörvényszék elé állították. A vádat nem közölték a nyilvánossággal.

✱

Kitüntetés. A hősi halált halt *Mocsáry István* őrnagy az ellenség előtt tanusított kiválóan vitéz és önfeláldozó magatartásáért a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét a hadiszalagon a kardokkal. Kormányzói dicsérő elismerésben részesült a hadiszalag és a kardok egyidejű adományozása mellett *Hehs Ákos* mérnök-százados. Ugyanezen elismerésben *újólag* részesült *Freyer Frigyes* és *Inokai Andor* százados.

A Német Sasrend érdemkereszt II. fokozatát kapta *nemes kislégi Nagy Mihály* őrnagy, ugyanezen érdemrend II. és III. fokozatát: *nemes bányavölgyi Tost Gyula* őrnagy, míg vitéz *Tarnóy Sándor* ezredes ugyanezen érdemrend I. fokozatát.

✱

Helbig százados, egy német bombázó ezred osztályparancsnoka, a Tölgyfalombhoz megkapta a kardokat. A 27 éves Helbig százados a hajók elleni bombatámadás specialistája.

✱

Müncheberg százados az egyetlen német katona, akit az olasz császár és király az arany vitézségi éremmel tüntetett ki.

✱

Kereskedelmi hajók védelme repülőgépekkel. Az angolok nagyobb kereskedelmi és kisérő hajóik védelmére egy-egy vadászrepülőgépet helyeznek el a hajókon. A gépet egy 21 m. hosszú gurulópályával biró lökőszerkezetről bocsátják a levegőbe. A gurulópálya végén a gépnek mintegy 120 km/ó. sebessége van. Amint a gép üzemanyaga kifogy, a pilóta ejtőernyővel kiugrik és gépét sorsára hagyja, mert visszaemelése a hajóra lehetetlen volna.

✱

Graf őrnagy, 202 légi győzelem hőse a háború előtt nem volt tényleges tagja a véderőnek, hanem *városi hivatalnok volt.* Graf őrnagy most 30 éves.

✱

Heinz Schmitt hadnagy eddig 102 légigyőzelmet aratott.

✱

Elliot Roosevelt alezredes, a köztársasági elnök másodszülött fia, az Angliába áthelyezett expediciós hadsereg légierőinél, mint megfigyelő, repülőszolgálatot teljesít.

✱

Marseille százados hősi haláláról azt írják a német lapok, hogy gépe a levegőben kigyulladt és ejtőernyő-ugrása közben érte a repülőhalál.

✱

Reinert őrmester eddig 103 légi győzelmet aratott. Ő a 64-ik tagja a légierőknek és 131-ik tagja a fegyveres erőnek, aki megkapta a Tölgyfalombot.

✱

A szovjet légierőknél 9 politrukot (politikai biztost) tábornokká, 18 politrukot pedig mérnök-tábornokká neveztek ki.

✱

Tomor László százados az Országos Tiszti Kaszinóban október 26-án előadást tartott a nagy távolságra végrehajtott éjjeli bombatámadásokról és az éjjeli vadászvédelemről.

✱

3×3000 légi győzelem. Három német vadászrepülőezred érte el szeptemberben a 3000-ik légi győzelmét. Ezek: *Trautloff* őrnagy és *Gollobb* őrnagy repülő ezredei, valamint az *Udet* nevét viselő vadászezred.

✱

207 halottja és 238 sebesültje volt szeptember hónapban a Nagybritannia ellen végrehajtott német légitámadásoknak — az angol belügyminisztérium közlése szerint.

✱

615 szovjet repülőgép pusztult el október 10-től 31-ig. 535 légi harcban, 61 pedig a földön. A többit a légvédelmi tüzérség lőtte le. A németek ezalatt 56 repülőgépet vesztettek.

✱

Az olasz király és császár a földközi-tengeri harcokban résztvett torpedóvető repülőalakulatok egyik csoportját megszemlélte.

✱

Becker Lajos főhadnagy, egy német éjjeli vadászrepülőszázad parancsnoka eddig 30 éjjeli légigyőzelmet aratott.

✱

Kesselring vezértábornagy olasz kitüntetése. *Teruzzi* olasz gyarmatügyi miniszter átnyujtotta *Kesselring* vezértábornagynak az olasz gyarmati rendjel nagykeresztjét. — *Kesselring* vezértábornagy nem rég adta át *Mario Bosco* olasz tábornoknak, az észak-afrikai repülő utánpótlás vezetőjének a vaskeresztet.

✱

Repülőgép és búvárhajó. Egy olasz hadijelentés utalt arra, hogy a tengelyhatalmaknak a hajókaravánok megsemmisítése körül elért legutóbbi sikerei elsősorban a repülőgépek és a búvárhajók együttműködésével magyarázhatók. Ez a hír valószínűvé teszi azt a feltevést, hogy a tengelyhatalmak búvárhajói repülőgépet is visznek magukkal.

✱

Megszűnik a »légi komp-szolgálat« az Atlanti-óceán fölött. Azokat a repülőgépeket, amelyeket az Egyesült Államok a bér- és kölcsöntörvény értelmében Európába és a Közel-Keletre szállították, eddig a Panamerican Airways pilótái repülték át az óceán fölött. A szállítási szerződés az Egyesült Államok kormánya és a Panamerican Airways között november elsején lejárt és azt az amerikai kormány nem hosszabbította meg.

Az úgynevezett »légi komp-szolgálat«-ot ezentúl a katonaság látja el saját rezsiben. Tehát a gépeket katonai pilóták repülik át az óceánon; a Panamerican Airways pilótái, mint tisztek, beléphetnek az amerikai hadseregbe, ahol régi hivatásukat tovább folytathatják.

✱

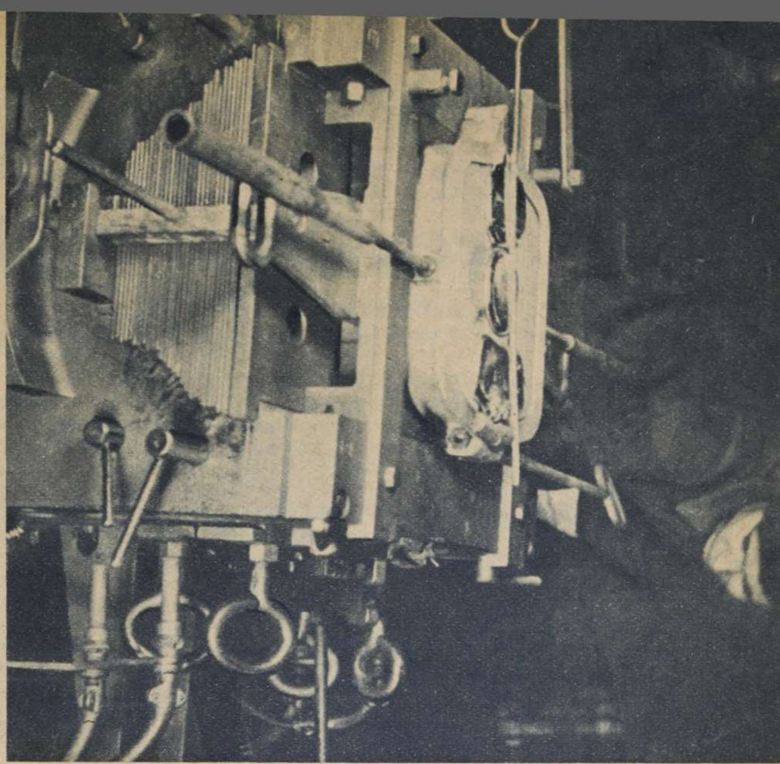
Német éjjeli vadászok sikere. *Beier* hadnagy október végén 36-ik éjjeli légi győzelmét aratta. Négy angol gépet lőtt le utoljára egy és félóra alatt. *Frank* főhadnagy ugyanakkor 13—15-ik éjjeli légi győzelmét aratta.

✱

Enrico Pezzi tábornok, a keleti arcvonalon küzdő olasz légierők parancsnoka megkapta a Román Koronarend nagy lovagkeresztjét a kardokkal.



Ingotba öntött nyers-aluminium



Elektromos kemence



Marógépek dolgoznak a motorház megmunkálásánál



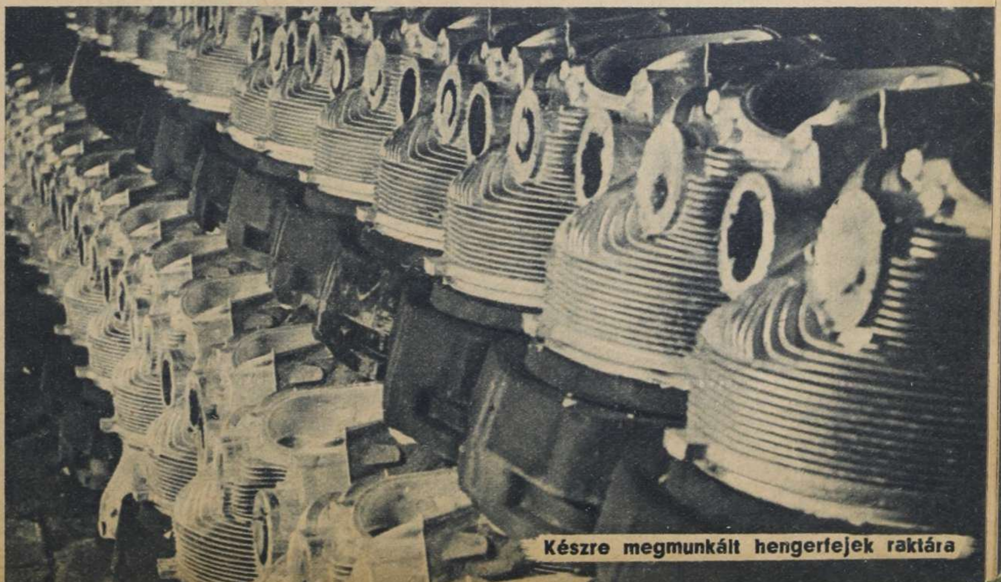
A kész hengerfej izzó állapotban való ellenőrzése

1100 LÓERŐ!

Készül a Gnome Rhone 14. N. motor



Kész motorházak



Készre megmunkált hengerfejek raktára

Beszél a torpedóvető repülőgép pilótája

Umberto C. főhadnagy nyilatkozik a L'Ala d'Italia 1942. évi 17. számában

Jóllehet rendszeresen folytattam tanulmányaimat és sikeresen elvégeztem az egyetem jogi karát, most mégis otthonosabban érzi magát kezemben a repülőgép kormánya, mint a toll... No de mindegy, belefogok.

Vasárnap délután 17 óra 45 perckor keltünk szárnyra egyenesen a Bon-fok felé. Régóta vártunk erre a pillanatra és most hihetetlen nyugalom ömlött el rajtam. Egy gondolat élt bennem, amely a többieken is úrrá lett: sikerül eltalálnunk a repülőgéphordozót. Legnagyobb ellenfelünk teste jellegzetesen rajzolódott elénk, amint közelébe értünk és jól láttuk a róla felszálló vadászokat. Nem igen maradt azonban idejük, hogy nekünk kellemetlenkedjenek, mert a kísérő vadászaink azonnal harcra kényszeritették őket.

A légelhárító tűz kezdetben hézagos és pontatlan volt. Alig vettük fel azonban a támadási alakzatot, tüstént erős zárótűzbe kerültünk. Kénytelenek voltunk megkezdeni a »carioca«-t, hogy az ellenség célzását megnehezítsük. A fekete robbanófelhők felettünk nyiladoztak, ezért meredeken lefelé zuhantunk, majd újra felhúztunk, hogy a becsapódások következtében magasra felszökő vízoszlopokat kikerüljük. Az »üdvözlet« természetesen most alacsonyan ült. A feszült idegek kötélhintája volt ez, egy képzelt ökölviadal, amelyben én, a pehelysúlyú, a legvégső határig gyümölcsöztettem mozgékonyságomat, hogy elkerüljem a haláltosztó »egyenes«-t, mely a csatahajók és cirkálók hatalmas ágyúlövedékei képében suhant felém.

Féltem? Őszintén kijelenthetem, hogy nem. Nem azért, mintha nem tudtam volna az engem fenyegető veszélyről, vagy mert különleges, hősi természetem lenne, hanem pusztán azért, mert nem volt rá időm. Különösen hangzik, de így van; legtöbb hősiességnek ez a titka: a rendkívüli körülmények közt nincs időnk félni, annyira igénybevesz a feladatunkkal kapcsolatos sok teendő és nem tudunk mással foglalkozni.

A torpedó kioldása után, csak párszáz méternyire repültem el az »Argus« orra előtt, majd, mivel nem volt más választásom, egy cirkáló és egy torpedóromboló közt vitt el az utam. Szörnyű kereszttűz zúdult rám. A nehéz torpedó nélkül a »carioca« természetesen a legféktelenebb táncba ment át és hirtelen fejrenyomás, zuhanás, felrántás, merülés jobbra vagy balra, eme szokatlan mozdulatok egész sora váltotta egymást könnyűvé vált hárommotorosomon.

Minthogy a kitűzött feladatot, a torpedóvetést végrehajtottam, gondolatvilágom most már nem láncolódott teljesen a jelenhez, hanem részben feloldódott... és teleszőtte magát a legkülönfélébb képzetekkel. Világosan emlékszem, hogy az egyik pillanatban — jóformán már teljesen kikerültem a hatásos tűzkörletből és csak ritkás tűzcsapások verték fel a vizet alattam — tekintetem az időórára esett. 7 óra 22 perc. Máris az enyéim képe tűnt fel képzeletvilágomban, hiszen ebben az időben valószínűleg a kertben ülnek, hogy a vacsora előtt még élvezzék a langyos esti fuvallatot és atyám biztosan az ujságot olvassa... És már tova is röppen a kép: Buscaglia nyugodtan repült előttem és az a benyomásom támadt, mintha vezetni akarna engem és várna rám. Pillanatok alatt utólértem s nemsokára M. is csatlakozott hozzánk. Csupán F. hiányzott, akinek középső motorját találat érte és kénytelen volt kitérni.

Amint felvettük a köteléket, a visszarepülés vidám sétává változott, amelynek hangulatát csupán az az égő kíváncsiság zavarta, hogy vajjon hányan térünk vissza sértetlenül...

Este, a vacsora alkalmával Buscaglia százados két önként vállalkozó gépszemélyzetet kért egy másik feladatra. Minthogy túlsokan ajánlkoztunk, sorshúzásra került a dolog: A. hadnagy és én voltam szerencsés.

Hétfőn reggel, torpedókkal megrakva indultunk el a hajók keresésére. Körülbelül egyórai repülés után egy »Beaufighter«-nek kedve szottyant megtámadni bennünket.

Én, szokás szerint, jobb kísérője voltam Buscaglia századosnak. Az angol vadász történetesen jobbról támadott és első sorozatát mindjárt az én gépemre ültette. Az eredmény elég bosszantó volt, mert három emberem megsebesült és a gép is kigyulladt. A személyzetem azonban, mintha semmi sem történt volna, tovább folytatta a tüzelést; a rádiós a felső géppuskával, a fényképész és a lövész pedig az oldalfegyvereknél. A szerelő ezalatt, kezei közt a tűzoltókészülékkel habozás nélkül a tűz elfojtásához látott, amely — szerencsére — az üres tartaléktartályban keletkezett. Hogy takarékoskodjék a tűzoltókészülékkel, a ruhájával igyekezett a tüzet elzárni a levegőtől.

Néhány perc alatt a repülőgépen visszatért a normális élet és mialatt én azon fáradoztam, hogy minél zártabb köteléket alkossak az enyéimmel, azalatt a gépszemélyzet még kétízben verte vissza a »Beaufighter« támadását, amely látván a gépemből kitóduló füstöt, bizonyára biztos zsákmányának hitt és nem kívánt sós fürdőben szándékozott engem részesíteni.

Ez alkalommal indulataim két irányba tagozódtak: vad düh fogott el, hogy nem tudom méltóképpen válaszolni ellenfelemnek, amelyet mindenáron le szerettem volna teríteni és egyben keserű beletörődés érzete lett úrrá rajtam, amikor megláttam a gépen előtörő lángokat, amelyek, ha nem sikerült volna elfojtanunk azonnal, kényszerleszállásra kényszeritettek volna.

Mégis végeredményben jól sikerült a dolog, csupán a befejezés lett tragikus reám nézve. A gépemre zúdult számos lövés ugyanis többek közt elnyírta a jobboldali futóművemet és ennek következtében, amikor már boldogan gurulni kezdtem a legszebb »tojás«-leszállás után, egyszerre csak hasraült az egész »kiszni«. A futómű beroskadt. Elképzelheti mindenki dühömet, amikor megláttam az összetört gépet: kénytelen voltam lemondani egy másik nagyszerű bevetésről, amelynek Buscaglia százados és A. hadnagy lettek a hősei.

De behozom őket a következő alkalommal!...

Nagy Béla százados fordítása.

Vigyázzunk a fordulóval!

Miért van annyi halálos baleset földközelben végzett fordulók következtében?

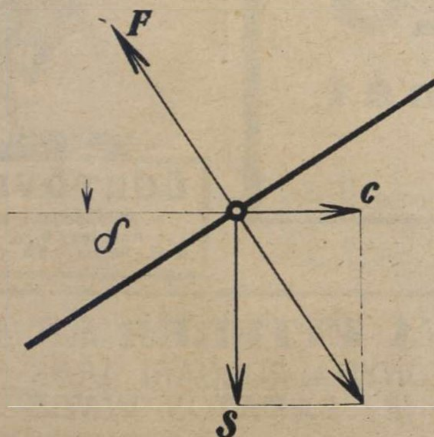
Nem az első tragikus repülőszerencsétlenség késztet e cikk megírására. Ismételten hallottuk, hogy egy-egy halálos zuhanás oka a gép földközelben végzett, túlságosan meredek fordulójának következménye lett. A kissebességű, túldöntött forduló eredménye a földbe való lecsúszás és ezzel többnyire százszázalékos töréssel egybekapcsolt halálos baleset lett.

Itt nem a gép a hibás, mert az csupán a fizika és a légerőtan törvényeinek engedelmeskedett, valamint pilótája helytelen kormánymozdulatának. Az ilyen balesetekben — legyünk őszinték és mondjuk meg a fájó igazságot — csakis a pilóta a hibás, aki nem volt tekintettel néhány alapvető tényre, amelynek okára a kövekezőkben akarunk rámutatni.

Volt egy régi jó pilótaszabály, amely azt mondta a kezdő pilótának, hogy fordulóban gázt kell adni, különben a gép lecsúszik. Ez érvényes is, de főleg nem a kis bedőlésű, széles, szelid fordulokra, hanem a vad, túldöntött, szűksugarú kanyarodásra, amikor kétségkívül erős csúszás a gép mozdulatának következménye. S éppen az ilyen mozdulatokból alakul ki egy-egy végzetes következményekkel járó baleset, amely általában egykét nagytudású, fáradságos munkával kiképzett pilóta és egy nagyértékű gép repülőpályafutásának, esetleg életének végére tesz pontot!

Mert mi a helyzet?

Mikor a gép fordulózik, az erők játéka megváltozik. A gép súlyán kívül terhelésszerűen hat még egy másik erő is: a centrifugális erő, amely a forduló síkjában kifelé irányul. Ezt a helyzetet mutatja be ábránk, amelyen a gép súlyát jelző erőt S, a centrifugális erőt C betűvel jelöltük. A gép bedőlésének jelölésére a δ szöget használtuk.



A gép szárnyain keletkező felhajtóerőnek tehát nem csupán a gép súlyának erejével, hanem még a fordulóból eredő centrifugális erővel is egyensúlyt kell tartania. A felhajtóerőnek tehát a vízszintes repülés fenntartásához meg kell növekednie és az S és C erők eredőjével kell az egyensúlyt fenntartania.

Ez a megnövekedés adott szabály szerint együtt növekszik a gép bedőlésével. Minél jobban bedől a gép, annál nagyobb felhajtóerőre van szükség, ha vízszintesen akarunk továbbra is repülni, tehát nem akarunk lecsúszni.

A gép legkisebb sebessége is fordulóban megnövekszik. Hiszen ekkor a felhajtóerőnek nem a súllyal, hanem a két erő eredőjével kell ismét súlyt tartania. A hatás tehát az, hogy a gép úgy viselkedik, mintha felületi terhelése hirtelen megnövekedett volna. Ezzel pedig együtt nő a legkisebb repülési sebesség. Igen könnyen bekövetkezhetik tehát fordulóban az a jelenség, hogy a bedöntött és a leszállósebességhez közeli kis sebességgel repülő gép repülési sebessége kisebb lesz, mint a fordulóban való legkisebb megengedhető repülési sebesség. Az eredmény: lecsúszás, átesés és földközelben zuhanás, törés.

Hogy képletet használjunk, fordulóban a gép legkisebb megengedhető sebessége:

$$vLf = k \cdot vL$$

ahol a k betű egy, a forduló bedőlési szögétől függő tényezőt jelent, nevezzük fordulási tényezőnek és vL a gép legkisebb repülési sebessége vízszintes repüléskor (gyakorlatilag a leszállósebességgel vehetjük egyenlőnek!).

A k tényező viselkedése tehát függ a dőlési szögtől, pontos értékét táblázatunkon adjuk:

bedőlési szög	δ°	30	45	60	75	80
fordulási tényező	k	1.08	1.19	1.41	1.94	2.4

(Jegyzet. A k tényező könnyen kiszámítható az ábrán látható háromszögből. Az F felhajtóerő ugyanis az S és C erők eredőjével tart egyensúlyt. Ha ismerjük a dőlési szöget, akkor ebből az eredő erő nagysága S/cos δ. Az I/cos δ tényező négyzetgyöke pedig maga a fordulási tényező. Négyzetgyökjel alatt szerepel, hiszen az S erő is négyzetgyökével szerepel a leszállósebesség képletében.

Lássuk a gyakorlatban, mit jelentenek az elmondottak.

Tegyük fel, hogy gépünk legkisebb sebessége 80 km/óra. Ha most a géppel 60 fokos fordulót végzünk, legkisebb megengedhető repülési sebessége megnövekszik vLf = k . vL = 1.41 . 80 = 113 km/óra értékre. Ha tehát valaki földközelben csak, mondjuk, 100 km/óra sebességgel próbálná meg a 50 fokos túldöntött fordulót, az eredmény: lecsúszás, halál.

Nem szabad a gépben túlságosan bíznunk. A legkisebb repülési sebességhez közel a gép stabilitása legtöbbször már nem túlságosan kielégítő, a gép főleg harántirányú billegésekre hajlamos. Ilyenkor tehát a legkisebb széllökés is elegendő, hogy a gép még jobban bedőljön és ezzeljárólag legkisebb megengedhető sebessége is megnövekedjék. S ha a gép tényleges repülési sebessége kisebb, mint ez az érték, máris átesett a masina, sebességvesztés és jöhet a mentőkocsi.

A tanulság: *földközelben, a leszállósebesség kétszeresénél kisebb sebességgel 30 fokosnál jobban bedöntött fordulót ne vegyünk, mert ellenkező esetben végzetes következményekkel számolhatunk.*

n.

A repülőgép és a repülés

Ezzel a címmel hagyta el a napokban a sajtót a magyar tudományos repülőműszaki irodalom eddig legjelentősebb műve, amelyet dr. Abody (Anderlik) Előd professzor, Műegyetemünk Európaszerte elismert nevű tanára s az Aerodinamikai Intézet vezetője szerkesztett. 600 oldalt jóval meghaladó terjedelemben készült a könyv s tartalma felöleli mindazt a tudományt és ismeretet, ami a repülés mai állása mellett általánosan, közérthető formában nyilvánosságra hozhatunk. Mint maga dr. Abody (Anderlik) professzor mondja az előszóban:

»A könyv célja a repülésnek főleg a műszaki kérdéseiről időszerű áttekintést nyujtani, olyan feldolgozásban, amely annak megértését a középiskolai műveltség alapján is lehetővé teszi.«

A könyvet a professzor vezetésével többen írták, legkiválóbb munkatársait bekapcsolta a munkába. A Műegyetem Aerodinamikai és Aerotechnikai Intézetének, valamint a Légierők repülőkísérleti állomásának legkiválóbb vezetői adták itt tudásuk legjavát.

A légerők természettanát maga dr. Abody (Anderlik) professzor foglalja össze két fejezetben. Először az erőtan (mechanika) idevágó alapfogalmait ismerteti világos és érthető előadásban, majd pedig ezek alkalmazásait veszi sorra a levegő erőtanában. Az áramlástan tökéletes összefoglalása ez a rész, mindenütt a legújabb kutatási és kísérleti eredmények figyelembevételével.

Varga László gépészmérnök, a Műegyetem Aerotechnikai Intézetének vezetője, a hőtan elemeit és a repülőmotortant foglalja össze. A hőtan alapfogalmainak ismertetése után rátér a repülőmotor üzemanyagaira, majd az általános szerkezeti elveket tárgyalja. A repülőmotor szerkezeti ismertetését összefoglaló üzemtani rész zárja be.

A repülés közegéről, a levegőről s a légkörről ír a repülő időjelző szolgálattal kapcsolatban Veress László repülő mérnökszázados. A légkör tulajdonságait, mozgásait, az időjárástudomány összes repülővonatkozású ismereteit adja érdekes előadásban s megismertet a vitorlázó repülés időjárástani feltételeivel is.

A repülés erőtana és a repülőgép teljesítményei a következő rész tárgya. Ezt, valamint az ötödik részt is Rácz Elemér tanársegéd írta. A repülés összes helyzeteinek erőtana, tehát vízszintes repülés, emelkedés, siklás, a légcsavar, a sebességnövelés, a stabilitás (kiegyensúlyozottság) minden kérdéséről szó van. Ezt követi a repülőgépek szerkezettana, melynek keretében először a szilárdságtan alapfogalmaival ismerkedünk meg. A szilárdsági előírásokat követi a repülőgép szerkezeti anyagainak s az egyes szerkezeti megokolásoknak rövid ismertetése.

A repülés üzeme a következő rész tartalma, ezt Zákány Zoltán repülőszázados, gépészmérnök tollából kapjuk. A repülőgépvezetés s ennek keretében a repülés összes alap, valamint különleges mozdulatainak összfoglalását adja a szerző, majd ismerteti a navigáció legfontosabb tudnivalóit is, ennek műszereivel együtt.

A polgári repülésről egyetlen rövid fejezetben Rácz Elemér számol be, rámutatva a légiközlekedés legfontosabb szempontjaira.

Rendkívüli érdekességet ad az egész könyvnek a katonai repülésről írt hatalmas fejezet, mely Dóczy Lóránd hadiműszaki törzskari repülőszázadosnak munkája. A katonai repülőgépek fajtáit veszi először sorra, ezek jellemző tulajdonságait, a velük szemben támasztott követelményeket. Ezután a légifényképészet eszközeit és alapfogalmait tárgyalja, részletesen, minden fontos részletre kiterjedve. A repülőgép tűzfegyvereit is ismerteti, majd a bombázófelszerelésre kerül sor. A vízszintes és zuhanóbombavetés végrehajtásáról és eszközeiről kapunk teljes összefoglalást. Végül igen érdekes adatokat közöl a repülőgépgyártásról, szervezetéről, munkameneteiről, teljesítményeiről.

Nem lenne teljes a hatalmas mű, ha dr. merényi Scholtz Gusztáv orvosalezredes, egyetemi magántanár nem foglalná össze igen érdekes írásában a repülés hatását az emberi szervezetre és evvel kapcsolatban a légihaderőnek a repülő emberrel szemben támasztott követelményeit.

Hézagpótló művel állunk szemben s ára szinte nevetségesen olcsó: rendkívül szolid, időálló egészvászonkötésben, többszínnyomásos borítólappal a könyv ára mindössze 24 pengő. A könyv sajtó alá rendezése Pósa Károly könyvkiadó érdeme, aki kétségkívül egész munkát végzett, mikor a könyvet megjelentette és megírásához ennyire kitűnő tudósgárdát szervezett meg. A nagyszerű illusztrációk készítőjét nem ismerjük, de tevékenysége kétségkívül erősen hozzájárult a könyv szép kiállításához.

Örömmel üdvözöljük az új könyvet a magyar repülőirodalomban, mert evvel valóban jelentékeny hiányt pótolt a szerkesztő professzor, kitűnő írógárdája és a kiadó egyaránt. Reméljük, hogy az erkölcsi siker mellett az anyagi eredmény sem fog elmaradni. ne.



Újabb géppel szaporodott a Beszkárt Sportrepülő Szakosztály gépállománya



Kováts Sándor kipróbálja az új Arado 79. gépet

A BSzKRt Sportrepülő Szakosztályának évről-évre fejlődő repülőgépállománya újabb egységgel gyarapodott. A nagy közlekedési vállalat igazgatóságának tagjai, élükön *Perczel* György vezérigazgatóval, felismerve a repülés rendkívül nagy jelentőségét és nemzetvédelmi fontosságát, a legmesszebbmenő módon állanak a repülőszakosztály és ezzel a magyar sportrepülés fejlesztésének szolgálatába.

A szakosztály új szerzeménye egy Ar. 79-es, 100 lóerős, behúzható futóműves, kétüléses túragép, amelynek maximális sebessége 220 km, utazósebessége pedig 200 km. A gép gyorsasága és egyéb jó repülőtulajdonságai következtében kiválóan alkalmas túrarepülésekre.

A ferihegyi BSzKRt-hangárban a Csikó, a Klemm 25, a Klemm 35, a Bücker—Jungmann- és Bestmann-mintájú repülőgépek mellé tehát egy újabb gép sorakozik. A szakosztály Aradóját a közelmultban repülte át a gyár pilótája Brandenburgból Prágán és Aspernen keresztül Budapestre. A kitűnő gép teljes mértékben beváltotta a hozzáfűzött reményeket és az örvendetes gépállományszaporodás minden bizonnyal nagymértékben hozzá fog járulni a BSzKRt állandóan izmosodó repülőszakosztályának a magyar sportrepülés szempontjából is fölöttébb kívánatos fejlődéséhez.

Harcfeladatra induló Macchi C. 202. vadász

A nagy magasságok oxigénhiánya elváltozásokat okoz a májban

Rein fiziológus-professzor érdekes előadás-sorozata

Rendkívül érdekes és nevezetes látogatója volt néhány nappal ezelőtt a magyar orvosi és repülővilágnak: rövid időt Magyarországon töltött Hermann *Rein*, a göttingeni egyetem világhírű élettan-professzora, Németország legnagyobb fiziológusa, a német Lilienthal-repülőtudományos akadémia tagja. *Rein* professzor 1932 óta vezeti a német repülés összes élettani vonatkozású kutatásait. Tagja a Lilienthal tudományos társaságnak, valamint a német véderő tudományos szenátusának. *Rein* professzor a német légierő tanácsadó fiziológusa és állandó ellenőrző munkája nagymértékben járult hozzá a német légierő világhírű szervezettségéhez és eredményeihez.

Rein professzor a világháború alatt a repülőknél szolgált, mégpedig a német haditengerészeti repülőknél, ahol aktív repülő volt. Repülőszolgálata folyamán 19 különböző mintájú gépen repült. Világháborús szolgálata közben különböző megfigyeléseket végzett, *elsősorban önmagán, tanulmányozta repülőbajtársainak benyomásait, érzéseit, magatartását és a kutató munka nyomán lett a világháború után orvossá.* Igen rövid idő alatt páratlanul érdekes és értékes orvosi és tudományos karriert futott be. *Ő végezte a német légierő alapvető repülő- és élettani kutatásait.* Nemcsak tudós, hanem tanító pedagógus is egyszemélyben. Ő kísérletezte ki a korszerű fiziológia és a repülés különböző kapcsolatait. E tekintetben a világ legeredetibb kísérletezője. Eddig legnagyobb jelentőségű kísérletsorozata *a véráram sebességének megmérése volt*, de *a vérkeringés és a szív élettana* terén is világszerte ismert úttörő munkát végzett. Tapasztalatait elsősorban a repülésben hasznosította és az ő kutatásai nyomán van tisztában a repülőorvoslás a különböző nagy magasságok, sebességek és a vérkeringés ma már ismert összefüggéseivel.

Magyarországon előbb a debreceni egyetem meghívására tartott előadást, előadását megismételte a kolozsvári orvosi egyetemen is, végül Budapesten a közegészségügyi intézetben tartott előadást a budapesti orvosi kitűnőségek és a kutató intézetek képviselői jelenlétében.

Budapesti előadásának tárgyköre *a szív-energiaháztartás* újabb kutató munkájának eredményei voltak, előadását vetített képekkel és színes filmmel kísérte. A világhírű német repülő orvosprofesszort *dr. Merényi Scholtz* Kornél orvosalezredes, a légierők orvosfőnöke köszöntötte, az előadást viszont *Burger* professzor köszönte meg a magyar orvostársadalom részéről.

Rein professzor budapesti előadásában rendkívül érdekes és újszerű kísérletekről számolt be:

Közölte, hogy egyszerűnek látszó, de alapjában véve újszerű kísérleteket végeztek *a máj és a szív, valamint a repülés összefüggéséről.* Köztudomású ma, hogy nagy magasságokban rövid ideig való tartózkodás is oxigénhiányt idéz elő, a nagy magasságokban csökken az oxigén résznyomása, ez ellen a szervezet gyorsabb légzéssel igyekszik védekezni. *Az oxigénhiány* — mint *Rein* professzor kísérleteiben kimutatta — *súlyos májelváltozásokat okozhat*, nemcsak a szív működésére hat ki tehát, hanem a májat is érinti, amelyben *szövettani elváltozásokat lehet észlelni.* Már rövid ideig tartó oxigénhiány is *a máj sejtjeiben elhalási, illetőleg elfajulási folyamatot indít meg,* ha ez a behatás a májra sűrűn ismétlődik, akkor a szervezet károsan *leromlik*, végeredményben — nagy vonalakban meghatározva — ez a károsodás *szívkopáshoz* vezet.

Rein professzor kísérleteivel kimutatta tehát, hogy a megfelelő oxigénellátás nagy magasságokban nemcsak a repülés biztonságát, a megadott harci feladat tökéletes elvégzését jelenti, hanem megvédi az emberi szervezetet is. Németországban újabban minden repülőhalált halt repülő holttestét kötelező módon felboncolják és különböző szövetvizsgálatot végeznek, megvizsgálják újabban a májat, sőt magát az agyvelőt is. Ezek a tudományos szempontból szükséges boncolóvizsgálatok nemcsak elméleti, hanem gyakorlati tudományos célokat is szolgálnak, *elsősorban szolgálják a repülőgépekre elosztott hajózószemélyzet érdekeit.* Főleg arra irányulnak ezek a kutató vizsgálatok, hogy a repülés, mint a szervezet különleges megterhelésével járó foglalkozás, *milyen elváltozásokat okozhat az emberi szervezetben.* Rendkívül fontos ezt tudni, nemcsak a bajok megelőzése, a megfelelő óvóintézkedések elrendelése szempontjából, hanem *a nyugdíj, az ellátás szempontjából is.*

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

125906 — Atheneum irodalmi és nyomdai rt. mélynyomása Felelős: Kárpáti Antal igazgató